İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ÇARTER SÖZLEŞMELERİNİN YENİ TTK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ender YALÇIN

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

OCAK 2014

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ÇARTER SÖZLEŞMELERİNİN YENİ TTK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Ender YALÇIN
(512111011)

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Sezer ILGIN

OCAK 2014

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 512111011 numaralı Yüksek Lisans / ~~Doktora~~ Öğrencisi **Ender YALÇIN**, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı **"ÇARTER SÖZLEŞMELERİNİN YENİ TTK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ"** başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı :	**Prof. Dr. Sezer ILGIN** İstanbul Teknik Üniversitesi	.....
Jüri Üyeleri :	**Yrd. Doç. Dr. Birsen KOLDEMİR** İstanbul Üniversitesi	.....
	Yrd. Doç. Dr. Münip BAŞ İstanbul Teknik Üniversitesi	.....

Teslim Tarihi : **16 Aralık 2013**
Savunma Tarihi : **24 Ocak 2014**

ÖNSÖZ

Bu çalışma sırasında desteğini ve anlayışını benden esirgemeyen, çalışmanın seçiminde ve yürütülmesinde bana her zaman yol gösteren, sürekli olarak zaman ayıran saygıdeğer Hocam Prof. Dr. Sezer ILGIN'a teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışma esnasında fikir alış-verişinde bulunduğum ve destekleri nedeniyle Sn. Arş. Gör. Dr. Onur Sabri DURAK ve Sn. Öğr. Gör. Hakan MURAN ile yüksek lisans eğitimime başladığım ilk günden bugüne sevgisi ve desteğiyle beni hiç yalnız bırakmayan canım aileme çok teşekkür ederim.

Ocak 2014 Ender YALÇIN

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ ..... **v**
İÇİNDEKİLER ..... **vii**
KISALTMALAR ..... **ix**
ÇİZELGE LİSTESİ ..... **xi**
ÖZET ..... **xiii**
SUMMARY ..... **xv**
1. GİRİŞ **1**
1.1 Tezin Amacı 1
1.2 Literatür Araştırması 1
1.3 Konunun Sınırlandırılması 4
2. DENİZ TİCARET SÖZLEŞMELERİNE GENEL BAKIŞ **5**
2.1 Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Ticaret Sözleşmeleri 5
2.2 Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Sözleşmelerin Tasnifi 6
2.2.1 Gemi kira sözleşmeleri 6
2.2.2 Zaman çarteri sözleşmeleri 8
2.2.3 Navlun sözleşmeleri 9
2.3 Standart - Tip Çarter Parti Formları 11
3. ULUSLARARASI DÜZENLEMELERDE ÇARTER SÖZLEŞMELERİ **13**
3.1 1924 Hague Kuralları 13
3.2 1968 Hague-Visby Protokolü 15
3.3 1978 Hamburg Kuralları 16
3.4 2008 Roterdam Kuralları 17
4. BAZI ULUSAL HUKUK SİSTEMLERİNDE ÇARTER SÖZLEŞMELERİ **21**
4.1 Anglo-Sakson Hukuku'nda 21
4.2 Fransız Hukuku'nda 22
4.3 Alman Hukuku'nda 23
4.4 Hollanda Hukuku'nda 23
5. YENİ TÜRK TİCARET KANUNU'NDA ÇARTER SÖZLEŞMELERİ **25**
5.1 Zaman Çarteri Sözleşmeleri 25
5.1.1 Zaman çarter sözleşmesinin tanımı 25
5.1.2 Zaman çarter sözleşmesinin tarafları 25
5.1.3 Zaman çarter sözleşmesinin unsurları 25
5.1.4 Tarafların hak ve borçları 26
5.1.4.1 Tahsis edenin hak ve borçları 26
5.1.4.2 Tahsis olunanın hak ve borçları 26
5.1.5 Zaman çarterinin sona ermesi 27
5.1.6 Zaman çarterinden doğan taleplere ilişkin zaman aşımı 27
5.2 Yolculuk Çarteri 28
5.2.1 Yolculuk çarteri sözleşmesinin tanımı 28
5.2.2 Yolculuk çarteri sözleşmesinin unsurları 28
5.2.3 Yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafları 28

5.2.4 Tarafların hak ve borçları 29
5.2.4.1 Taşıyanın hak ve borçları 29
5.2.4.2 Taşıtanın hak ve borçları 31
5.2.5 Yolculuk çarterinin sona ermesi 32
5.2.5.1 Sözleşmenin hükümden düşmesi 32
5.2.5.2 Sözleşmenin feshi 34
5.2.6 Yolculuk çarterinden doğan taleplere ilişkin zaman aşımı 35
5.3 Uygulamadaki Sorunlar 35
5.4 Çarter Partinin Fonksiyonları 37
6. SONUÇ VE ÖNERİLER 39
KAYNAKLAR 42
EKLER 45
EK A Önceki ve Yeni TTK Nezdinde Çarter Sözleşmelerinin Karşılaştırılması ... 46
EK B BIMCO'ya Göre Çarter Sözleşmelerinin Tasnifi 68
ÖZGEÇMİŞ 69

KISALTMALAR

Alm.	**:** Alman
Bkz.	**:** Bakınız
BK	**:** Borçlar Kanunu
BIMCO	**:** The Baltic and International Maritime Council
B/L	**:** Bills of Loading (Konşimento)
C/P	**:** Çarter Parti (Charter Party)
GVK	**:** Gelir Vergisi Kanunu
HGB	**:** Handelsgesetzbuch (Alman Ticaret Kanunu)
SDR	**:** Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)
TBK	**:** 6098 Sayılı ve 12/01/2013 Tarihli Türk Borçlar Kanunu
Önceki TTK	**:** 6762 Sayılı ve 29/06 /1956 Kabul Tarihli Türk Ticaret Kanunu
TCC	**:** Turkish Commercial Code
UNCITRAL	**:** Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu
Yeni TTK	**:** 6102 Sayılı ve 13/01/2011 Kabul Tarihli Türk Ticaret Kanunu

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge A.1: Önceki ve Yeni TTK'da Çarter Sözleşmelerine İlişkin Bazı Hükümler 46
Çizelge B.1: BIMCO'ya göre çarter sözleşmelerinin tasnifi 68

ÇARTER SÖZLEŞMELERİNİN YENİ TTK AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Çarter sözleşmelerinin hukuken değerlendirilmesi hususunda, farklı sistemler mevcuttur. Bu hukuk sistemleri içerisinde en önemlileri, Anglo Sakson, Alman ve Fransız ve Hollanda sistemleridir. Bahsi geçen hukuk sistemlerini çarter sözleşmelerinin muhteviyatı açısından birbirinden ayıran en önemli özellik, çarter sözleşmelerini kendine has düzenleme/yorumlamalarla navlun, taşıma veya gemi kira sözleşmeleri vb. alt başlıklara ayırarak, uygulamada kullanılmakta olan çıplak gemi kirası (bareboat çarter), zaman esaslı çarter (time çarter), sefer esaslı çarter (voyage çarter) vb. çarter sözleşmelerinin her birinin hangi kapsamda değerlendirileceğine yönelik hükümler sunmasıdır.

Çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda, ifade edilen ulusal hukuk sistemlerinin yanı sıra konuya ilişkin uluslararası sözleşmeler de ayrıca önem arz etmektedir. Burada ise, karşımıza 1924 tarihli Lahey Kuralları, 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları, 1978 tarihli Hamburg Kuralları ve 2008 tarihli Roterdam Kuralları (11 Kasım 2008 tarihli kabul edilmiş, 23 Eylül 2009 tarihli imzaya açılmış) çıkmaktadır. Bunlardan bir kısmı Türkiye'nin taraf olması dolayısıyla doğrudan başvurulan kaynak, geriye kalanları ise dolaylı yoldan etkileyen veya ilerleyen aşamalarda etkileyebilecek kaynaklardır.

Türkiye'nin kendi iç hukuk sisteminde çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi, 6762 sayılı önceki Türk Ticaret Kanunu'nda deniz ticareti mukaveleleri başlığı ile yapılmaktaydı. Bununla birlikte bazı hususlarda Borçlar Kanunu kira sözleşmesi ve istisna akdine de başvurulmaktaydı. Önceki 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda bazı konular açık ve net değildi. Bunun üzerine farklı hukuk sistemleri, uluslararası sözleşmeler gibi çarter sözleşmelerini etkileyen düzenlemelerde yapılan güncellemeler ve yeniliklerde eklenilince kendi iç hukuk sistemimizinde bu yönde gözden geçirilmesi gerekmiştir. Bu amaçla, 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda deniz ticareti sözleşmelerine ilişkin yeni hükümler sevkedilmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda deniz ticaret sözleşmeleri; gemi kira sözleşmeleri, zaman çarteri sözleşmesi ve navlun sözleşmesi olarak isimlendirilmek üzere üç başlık altında incelenmiştir. Özellikle zaman çarteri sözleşmesi olarak yeni bir başlık açılması bir takım problemlere çözüm olurken, beraberinde bazı soru işaretlerini de getirmiştir.

Bu çalışmanın amacı, çarter sözleşmeleri açısından Yeni Türk Ticaret Kanunu'yla getirilen değişiklikleri ifade etmek ve çarter sözleşmeleriyle ilgili önceki Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan düzenlemeler nezdinde karşılaştırmalı bir değerlendirme yapmak olacaktır.

ASSESSMENT OF CHARTER CONTRACTS IN TERMS OF NEW TCC

SUMMARY

In the legal assessment of charter contracts, there are different judicial systems. The most importants within these judicial systems are Anglo-Saxon, German, French and Dutch. It is the most important characteristic to differentiate between mentioned judicial systems in terms of content of charter contracts that they divide into subtitles such as contract of affreightments, ship hire contracts, carriage contracts and are to directed towards to assess in which scope of each charter contracts used in the practice such as bareboat charter, time charter, voyage charter etc.

In respect of assessment of charter contract, related international conventions also have importance as well as mentioned national judicial systems. In this point, we can refer to 1924 Hague (Lahey) Rules, 1968 Hague-Visby (Lahey-Visby) Protocol, 1978 Hamburg Rules and 2008 Rotterdam Rules. While some of these rules and protocols have directly affect assessment of charter contract, the rest of them have indirectly affect or could be affected it later on. Especially, when we examined effecting of these national judicial systems to Turkish Commercial Code and assessment of charter contract in Turkish Law, checking justification of rules in Turkish Commercial Code systematic will be enough for clearify everything. On that occasion, we can see generally Hague Rules (Turkey is to accede to this treaty), Hague Visby Protocol and Hamburg Rules. However, new Turkish Commercial Code is not to apply to Rotterdam Rules for assessment of charter contract because The Rotterdam Rules is new rule and while draft of new Turkish Commercial Code is prepared, The Rotterdam Rules have not been assigned by enough number of country. But, the Rotterdam Rules will be affected Turkish Law system caused by including some special clause (s) in later terms with coming into force, even if Turkey is not to accede to this treaty.

Assessment of charter contract in Turkish law had been adressing to chapter four-maritime trade contracts based on previous Turkish Commercial Code (Law no. 6762 of July 2, 1956). In addition to this, had been appealed to the code of obligations - contracts of hire or aggrement for work in previous Turkish judicial system. However, some topics were not clear in previous Turkish Commercial Code (Law No. 6762 of July 2, 1956). When updating and innovations in affecting charter contracts rules/regulations such as different law systems, international conventions etc. added to former factors, updating own national law system is to needed. For this aim, new rules relating to maritime trade contracts have been addressed to new Turkish Commercial Code (Law No. 6102) comes into force in 01.07.2012. Therefore, in the new Turkish Commercial Code has been worked to meet the necessity by maritime trade contracts has been divided into three categories as ship hire contracts, time charter contracts and contract of affreightment.

Ship hire contracts are examined generally in contrast to English Law without distinction as bareboat, charter by demise and charter not by demise in the new title in the new Turkish Commercial Code. Therefore, adjudication and result of ship hire contracts address to new Turkish Commercial Code while it refers to code of obligations before. However, if disagreement among parties does not be solved with new Turkish Commercial Code, can be appealed to new Turkish Code of Obligations as well.

Time charter contract is the handing over of commercial management of a vessel to assigned for a specific period of time and in exchange for fee. Assignor is the possessor of vessel because of having technical management of vessel, but assigned selects the ports and directs the vessel where to go. If time charter contract is considered generally, it is not hire contract because transferring of possession is out and it is not contract of affreightment because it does not include carriage commitment. However, before new Turkish Commercial Code, there were different opinions about assessment of charter contracts. These are; time charter contract is subject to hire precepts, to contracts of affreightment and type of general cargo (mixed cargo) contract. Especially, while creating a new title as time charter contracts in the new Turkish Commercial Code remove some problems, mentioned different opinion about what it is scope such as hire, contract of affreighment and mixed contract, but in addition to former, it brings about some dilemma as well.

Contract of affreighment is contract between carrier and shipper in which the carrier agrees to carry goods for the shipper or to give the shipper the use of the whole or part of the ship's cargo carrying space for carriage of goods on a specified voyage or voyages or for a specified time. For the carriage of the goods or the use of the ship is paid freight by shipper or third party is nominated by his/her. Contract of affreighment includes a vessel with its crew and the routes on which it will be plied. As result, any contract can be called only as contract of affreighment, when it has five basic components such as carriage by sea, commitment of carriage goods, carriage by ship, paid freight, transferring of possession of goods to carrier. While all contract of affreighments have these components, it can be differ with the other specifications. For example in the new Turkish Commercial Code, contract of affreightment also has been divided into two sub-title as voyage charter and general cargo (mixed cargo) contract while it can be divided to voyage charter, general cargo (mixed Cargo), time charter or in fact hire contracts etc. in the literature. In addition to this differentiation, some resources express it as full charter and partial charter as well.

Full charter is used full of vessel for transportation exception ship's cabin and the other engine room etc. places. Partial charter is to allocate a part of a ship or a particular place in the ship to shipper. Full of vessel, a part of ship or a particular place in the ship refer to holds/tanks, which is carried goods, or if parties accept by contract, it can include deck as open-top carriage in the both of these charter type. But in this situation, as is said former, it depend on permission of parties. If any parties do not allow this carriage, we can not carry it as deck goods. Otherwise, related party responsible for damage or loss according to new Turkish Commercial Code decrees.

The new Turkish Commercial Code also is to consider the word of actual carrier and take place responsibilities and duty of actual carrier with the new rules. It is explained that actual carrier will be responsible for loss, damage or his/her contract

facilities in which situation and what is the limitation of his/her responsibilities and duties. The word of actual carrier is stated in the contracts of affreightment section in the new Turkish Commercial Code. So, it refers to voyage charter contract, take place in contract of affreightment title. However, some authors can be claim that the word of actual carrier refer to all contract types. In the result of these submission, it is clear that there will be dilemma in this topic in the recent times. If we go into particulars of actual carrier, we can see that Turkish Commercial Code is originated from Hamburg Rules for actual carrier topic.

Finally, the objective of this study is to express innovations coming with new Turkish Commercial Code in terms of charter contracts and is to benchmark in the eye of legislation taking place in previous Turkish Commercial Code related with charter contracts and give general information about mentioned all factors.

1. GİRİŞ

Deniz taşımacılığının ticari kaygı gütmesi ile birlikte, deniz ticaretinin tarafları arasında bu ticari anlayışa cevap veren ve zamanla gelişerek daha kapsamlı ele alınan çarter sözleşmeleri gündeme gelmiştir. Çarter sözleşmeleri esasen tarafların kendilerini güvence altına almak istemesinden doğmuş ve tarafların çekincelerine göre şekillenmiştir. Zamanla farklı ihtiyaçların doğması ile birlikte, uluslararası ve ulusal düzenlemeler, ilgili otoriteler, taşıma yapılan bölge/yük türü, tarafların talep vb. çeşitli etmenlere bağlı olarak çarter sözleşmeleri kendi içinde farklı kategorilere ayrılmıştır. Yine aynı şekilde farklı kategoriler, çarter sözleşmelerinin hukuken değerlendirilmesi hususunda farklı yorum ve kaideleri beraberinde getirmiştir.

1.1 Tezin Amacı

Çarter sözleşmeleri halihazırda üzerinde birçok düzenleme yapılmış, yapılmaya devam edilmekte olan, deniz ticaretinde yer alan tarafların ihtiyaçlarından etkilenmesi dolayısıyla gelecekte de bu yönde çalışmaların güncelliğini koruyacağı düşünülen bir konudur. Tüm bu yapılan düzenlemeleri anlayabilmek için bu çalışmaların mantığını özümsemek ve uygun şekilde yorumlamak gerekmektedir. Bu tez nezdinde sunulan çalışmada, bu amaçla yola çıkılarak çarter sözleşmelerinin ele alındığı farklı hukuk sistemleri, uluslararası düzenlemeler ve ulusal hukuk sistemleri ile gelen farklı yorum ve kaideler ifade edilmeye çalışılacak ve 6762 sayılı önceki ve 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu nezdinde genel bir değerlendirmesi yapılacaktır.

1.2 Literatür Araştırması

Çarter sözleşmeleri ile ilgili literature bakıldığında, Türk yazınında aslında birçok yaklaşımın temel noktasını 6762 sayılı önceki Türk Ticaret Kanunu ve Borçlar Kanunu kira hükümleri, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu ve Türk Borçlar Kanunu kira hükümlerinin oluşturduğu görülmektedir. Önceki TTK'dan yola çıkarak

Çağa (1979) "Deniz Ticareti Hukuku", Çağa ve Kender (2001) Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmeleri isimli çalışmaları ile navlun sözleşmeleri ile ilgili genel bir değerlendirme ortaya çıkarmıştır. Kender ve Çetingil (2009) "Deniz Ticaret Hukuku-Temel Bilgiler" isimli çalışması ile beşinci bölümde navlun sözleşmeleri ve ifasından bahsetmiştir. Ilgın (1988) "Deniz Ticaretinde Chartering ve Hukuku" isimli çalışması ile çarter sözleşmesi ve hukuki mahiyetine değinerek, uygulamadaki çeşitleri ile ilgili genel bir değerlendirmesini yapmıştır. Ilgın (1993) "Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukuki Durumları" isimli doktora tezinde alt navlun (alt taşıma) – asıl navlun (asıl taşıma) konularına değinmiştir. Cumalıoğlu (2008) "Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği" çalışması ile navlun sözleşmelerinin alt başlığı olarak ifade edilen kırkambar sözleşmelerinin asli unsurları, özellikleri, uygulanacak hükümler ifade edilmiştir. Ülgener (2000) "Çarter Sözleşmeleri I" isimli çalışması ile İngiliz hukuk sisteminden etkilenerek gemi tahsis sözleşmelerinin tasnifini yapmış ve önceki TTK'dan faydalanarak genel kaidelerinden bahsetmiştir. Sözer (2011), "Deniz Ticareti Hukuku" isimli kitabında Ülgener'in (2000) bahsi geçen kitabından da esinlerek, deniz ticareti sözleşmelerine değinmiştir. Ülgener (2007) "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi" isimli çalışması ile, zaman çarteri sözleşmelerinin hukuki mahiyeti ve 6102 sayılı Yeni TTK'ya ilişkin TTK tasarısında ele alınış şekline değinilmiştir. Boyd ve diğ. (2008) "Scrutton on Charterparties" çalışması ile çarter sözleşmeleri ve konşimentolu taşımaları incelemiştir. Cooke ve diğ. (2007) tarafından yapılan "Voyage Charters" isimli çalışmada yolculuk çarter sözleşmelerinden bahsedilirken, Coghin ve diğ. (2008) tarafından yapılan "Time Charters" isimli çalışmada zaman çarteri üzerinde durulmuştur. Aybay (1998) "Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku" çalışmasında üçüncü kitap-deniz ticaret hukuk kısmı ile navlun sözleşmeleri, konşimento, uluslararası kurallar nezdinde yükün ziya ve hasarından sorumluluk hallerinden bahsetmiştir. Algantürk Light (2005) "CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhiddinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme" isimli çalışması ile ulusal hukuk sistemlerinde çıplak gemi kirasının hukuki mahiyetine değinerek Türk Hukuk sistemi nezdinde genel bir değerlendirmesini ortaya koymuştur. Algantürk Light (2006) "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler" isimli çalışması ile önceki TTK ve Yeni TTK (Tasarısı) nezdinde çarter sözleşmelerini değerlendirmiştir. Çalık (2012)

"Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar" isimli çalışması ile Yeni TTK ve TBK ile gelen düzenlemeler ve karşılaşılabilecek sorunlara değinmiştir. Tüysüz (2012) "Deniz Ticaret Hukukunda Staryanın Başlaması" isimli çalışmasında hazırlık ihbarı, sürelerin hesaplamasında dikkat edilen eylem ve kaidelere yer vermiştir. Literatürdeki bu çalışmalarla birlikte ortaya çıkan farklı yorum ve kaideler genellikle, Fransız ve Alman hukuk sisteminden etkilenen ilgililer tarafından ifade edilmektedir. Türk yazınında çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda, Fransız ve Alman ekolüne yakın olanlar olmak üzere iki temel yaklaşım olduğu görülmektedir. Yeni TTK'da maddelerin düzenlenme gerekçelerine bakıldığında, doğrudan bu hukuk sistemlerine atıf yapılmasından da bahsi geçen hukuk sistemlerinin, Türk Hukuku'na etkisi açıkca görülebilmektedir.

Uluslararası düzenlemelerde ise, çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususuna Türkiye'nin taraf olup-olmaması dolayısıyla doğrudan veya dolaylı olarak etki eden Brüksel Sözleşmesi (Lahey Kuralları), Visby Kuralları, Hamburg Sözleşmesi ve Rotterdam Kuralları'nın mevcut olduğu görülmektedir. Bu hususta ise; Baughen (2009) "Shipping Law", Singh (2011) "The Law of Carriage of Goods by Sea" ve Wilson (2001) "Carriage of Goods by Sea" ve Gaskell ve diğerleri (2000) "Bill of Lading: Law and Contracts" isimli eserlerinde bahsi geçen uluslararası sözleşmelere ve çarter sözleşmeleri ile arasındaki ilişkiye değinmiştir. Mineliler (2007) "Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluk", Değirmenci (2010)'nin "Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri: Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", Gürses (2005) "Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme", Berlingieri (2009) "A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules", David (2010) "Carriage of Goods by Sea Under The Hague-Visby Rules-Getting Back on Course", Reynolds (1990) "The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules" isimli çalışmaları ile bu kurallara, çarter sözleşmelerine ve Türk Ticaret Kanununa olan etkisine yer vermiştir. Arslan ve Aydın (2013) "Çarter Partideki Tahkim Klozunun Konşimento Hamiline Etkisi" isimli çalışması ile çarter parti - konşimento arasında atıf yoluyla ortaya çıkan ilişkiden bahsetmiştir.

Son olarakta Çelikkaya (2005) "Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi" isimli çalışması ile navlun sözleşmelerinin Türk Vergi Hukuku açısından değerlendirilmesini yapmış ve faaliyetler dolayısıyla tabi olunacak ilgili vergi hukuku maddesini dile getirmiştir.

1.3 Konunun Sınırlandırılması

Çarter sözleşmeleri güncelleğini korurken, birçok hususta farklı şekilde değerlendirmeler ve yorumlamalar devam etmektedir. Bunun neticesinde de, literatürde çarter sözleşmeleri farklı şekilde sınıflandırılarak, ayrı bir hukuki ayrıma tabi tutulabilmektedir. Hukuki değerlendirmenin yanısıra taşıma yapılan bölge/yük türü, gemi tipi, tarafların talep ve ihtiyaçları, sözleşmelerin ilgili otoritelerce değerlendirilmesi (kararlaştırılan, benimsenen ve önerilen çarter sözleşmeleri) vb. çeşitli etmenlere bağlı olarakta uygulamada bir sınıflandırma yapılabilmektedir. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi (BIMCO)'nin kullanımı tavsiye niteliğinde olan güncel çarter sözleşmesi çeşitleri uygulamada yapılan sınıflandırmanın en iyi örneklerini sunmaktadır. Konudan sapmamak adına bu çarter sözleşmeleriyle ilgili detaya girilmeyecek olup, ayrıca böyle bir sınıflandırmanında söz konusu olduğunun unutulmaması gerekir. Genel fikir oluşturması adına, BIMCO'nun standart çarter sözleşmesi formlarınının ismen güncel listesi ekte sunulmaktadır. Özetle, çalışmada anlam kargaşasına mahal vermemek adına ana ayrım önceki ve Yeni TTK'da ifade edildiği gibi ifade edilecek ve konu bu yönde sınırlandırılacaktır.

Çarter sözleşmelerinin tasnifinin yanısıra, sınırlandırma ihtiyacı görülen diğer bir başlık uluslararası düzenlemelerde çarter sözleşmeleri kısmıdır. Burada, çarter sözleşmeleri ele alınırken, konşimentolu taşımalara ve çarter sözleşmelerine olan etkisi de ifade edilecektir. Konşimentolu taşımaların geniş bir konu olması dolayısıyla bu çalışmada sadece çarter sözleşmelerine etki ettiği noktalar ve bu kapsamda ele alınabilecek hususlar ifade edilecektir. Özellikle ilgili bölümde verilecek olan uluslararası düzenlemelerde (Hague Kuralları, Hague-Visby Protokolü, Hamburg ve Roterdam Kuralları vb.) çarter sözleşmeleri ele alınırken yine çarter sözleşmelerine olan etkisi dikkate alınıp, konumuz dışına çıkılmasına sebep olabilecek hususlardan kaçınılacaktır.

2. DENİZ TİCARET SÖZLEŞMELERİNE GENEL BAKIŞ

2.1 Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Deniz Ticaret Sözleşmeleri

6762 sayılı önceki TTK'da deniz ticaret mukaveleleri başlığı altında incelenmiş olan çarter sözleşmeleri, ihtiyaçlar doğrultusunda bazı güncellemelere ve değişikliklere gidilerek farklı şekilde ele alınmış ve yapılan değişiklikler sonrası 6102 sayılı 14 Şubat 2011 tarihli resmi gazetede yayınlanarak 1 Temmuz 2012 tarihi itibariyle yürürlüğe giren Yeni TTK'da deniz ticaret sözleşmeleri başlığı altında incelenmiştir. Deniz ticaret sözleşmeleri de kendi içerisinde sırasıyla gemi kira sözleşmeleri,[1] zaman çarter sözleşmeleri[2] ve navlun sözleşmeleri[3] olmak üzere üç alt başlık altında değerlendirmeye tabi olmuştur.[4] Gemi kira sözleşmelerinin ayrı bir başlık olarak ele alınması neticesinde, gemi kiralarında doğrudan Borçlar Kanunu kira hükümlerine başvurulması dolayısıyla tam olarak sorunları karşılamayan kaidelere sevk etmenin önüne geçilmiştir. Ancak burada bir hükme kavuşturulamazsa, 6102 sayılı Yeni TTK gibi güncellenmiş olan Türk Borçlar Kanunu'na başvurma hususu saklı tutulmuştur. Zaman çarterinin ayrı bir başlık olarak ele alınması ile, 6762 sayılı önceki TTK ile zaman çarterinin navlun sözleşmesi mi yoksa kira sözleşmesi mi olduğuna yönelik süregelen tartışmalara son verilmiştir. Navlun sözleşmelerinden bazı hususların çıkartılması ile aslında navlun sözleşmesi olmadığı tartışılagelen sözleşme çeşitleri de böylecek değerlendirme hususunda açıklığa kavuşturulmuştur.

---

[1] 1966 tarihli Fransız Kanunu ve 1991 tarihli Hollanda Deniz Ticaret Kanunu'ndan etkilenerek bu düzenleme yapılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeni TTK madde gerekçeleri, madde 1119.

[2] 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi dikkate alınarak, uygulamada standart-tip çarter parti formlarına başvurulması ve hüküm bulunmayan hallerde uygulanabilecek hükümle ilgili farklı görüşler olması dolayısıyla böyle bir ayrıma gidilmesine gerek duyulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeni TTK madde gerekçeleri, madde 1131 ile 1137. maddelere ilişkin genel açıklamalar.

[3] Uluslararası düzenlemeler ve alıntı yapılan ulusal düzenlemeler nezdinde güncellemeler yapılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeni TTK madde gerekçeleri, madde 1138 ile 1271. maddelere ilişkin genel açıklamalar.

[4] Deniz ticaret sözleşmeleri madde gerekçelerine bakıldığında söz konusu Yeni TTK'da uluslararası düzenlemeler ve ulusal hukuk sistemlerinin göz önünde bulundurulduğu ve bunlarda meydana gelen güncellemelerin iç hukuk sistemine adapte etme amacı güdüldüğü görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeni TTK genel madde gerekçeleri.

2.2 Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Sözleşmelerin Tasnifi

2.2.1 Gemi kira sözleşmeleri

Yeni TTK'da madde 1119 ile gemi kira sözleşmesinin tanımı yapılmış ve gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşme türü olarak ifade edilmiştir. Önceki TTK'da bu düzenlenmeyerek Borçlar Kanunu nezdinde ifade edilmekteydi. Yeni TTK'da yer alan bu tanıma paralel olarak 11.01.2011 kabul tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan kira sözleşmesi tabirine bakıldığında ise mevzu bahisin gemi olduğu durum haricinde neredeyse birebir aynı tanımlamaya gidildiği görülmektedir.[5] Yine Yeni TTK'da yer alan aynı maddede ifade edildiği üzere, geminin gemi adamları ile birlikte kiracının emrine verilmesi sözleşmenin niteliğini değiştirmemektedir.[6] Yani İngiliz hukuk sisteminde yer alan "bareboat", "charter by demise", "charter not by demise" ayrımı gözetilmeksizin burada bahsi geçen sözleşmeler gemi kira sözleşmeleri kapsamına alınmış ve genel anlamda değerlendirilmesi yapılmıştır.[7]

4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nda yurtdışından finansal kiralama yoluyla alınan yat ve gemilere Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne özel bir başlık altında da olsa kayıt hakkı tanınırken, gemi kirasında bu hak verilmemekteydi.[8] Yeni TTK'da ise, gemi kira sözleşmesi yoluyla gemi kiralaması yapıldığında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca tutulmakta olan özel sicile kayıt hakkı tanınmıştır.[9] Böylece finansal kiralama yoluyla verilen hakkın gemi kirasında verilmemesi ile ortaya çıkan tezatlığın önüne geçilmiştir.

Gemi kira sözleşmelerinin hüküm ve sonuçlarıda Yeni TTK'da ele alınmıştır. Buna göre kiracı, geminin kullanımından doğan üçüncü kişilere karşı sorumluluklarında, kiraya verene yöneltilen istemleri karşılamakla yükümlü tutulmuştur. Kiraya verene, geminin kararlaştırılan yer ve tarihte, denize elverişli bir şekilde, sözleşme ile

---

[5] 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, madde 299.
[6] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1119.
[7] Ayrıntılı bilgi için bkz. Anglo-Sakson Hukuk Sistemlerinde Çarter Sözleşmeleri Bölümü.
[8] Ayrıntılı bilgi için bkz. 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, madde 5 ve Algantürk L., 2005, syf. 14.
[9] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1121.

belirtilen kullanım amacına uygun şekilde teslim etme sorumluluğu getirilmiştir. Geminin giderleri iki kapsamda değerlendirilmiştir buna göre geminin ayıbından kaynaklanan giderler kiraya verene, geminin kullanımından doğan bakım, onarım, işletme giderleri vb. kiracıya pay edilmiştir. Geminin ayıbından kaynaklanan sebeplerle gemi 24 saatten fazla hareketsiz kaldığında bu süre kira bedelinden muaf tutulmuştur. Kiracının gemiyi kullanımı, sözleşmede belirtilen maksat ve şartlar dâhilinde geminin kendisine teslim edildiği şekil ve teçhizatla geri teslim edecek şekilde olması şartıyla serbest bırakılmıştır.[10] Bu başlık altında sigorta ile yapılan düzenleme de, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı kiracıya sigorta yaptırmak ve kiraya verene bildirmekle yükümlü tutulmuştur. Sigorta sözleşmesi ve poliçesinde kiraya verenin ismen bildirilmesi ve sigortanın kimin lehine olacaksa onun lehine yaptırılması zorunluluğu getirilmiştir. Burada sigortanın süresi ve sigortanın konusu açık değildir ve üçüncü şahıslara karşı P&I sigortası ile sigorta yapmak mümkündür. Dolayısıyla bu madde eksik ve hatalı bir şekilde düzenlenmiştir.[11]

Gemi kira sözleşmelerinde, gemi adamları kiralayan tarafından atanırsa, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve sorumluluk rizikoları kiralayana aittir. Gemi adamlarının kiracı tarafından tahsis edilmesi durumunda ise, Yeni TTK ile kiracı ve kiralayan müteselsilen sorumlu tutulmuştur.[12] Yani, Yeni TTK ile müteselsilen sorumluluk kavramı getirilmiştir.

Kira ödemeleri sözleşmede kararlaştırılmadı ise, gemi zilyetliğinin kiracıya devredildiği günden başlamak üzere aylık ve peşin ödenir. Kiraya verenin, kiracıdan alacakları olması halinde kiracıya ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde Türk Medeni Kanunu'nun ilgili maddeleri nezdinde hapis hakkı, kiracıya ödenecek navlun ve diğer alacaklar üzerinde rehin ve navlunun teminat alma adına hapis hakkı tanınmıştır. Navlunu teminat altına alma adına kiraya verene tanınan hapis hakkında, borçlulara bildirim zorunluluğu getirilmiştir. Aksi durumda borçlular, kiracıya yapacakları ödeme ile borçlarından kurtulurlar.[13] Burada borçlulara yapılacak olan

[10] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1122-1125.
[11] Algantürk L, 2006, syf. 131.
[12] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1127.
[13] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1128.

bildirimin şekli ve bildirim süresi ile ilgili bilgi verilmemiştir. Bu sebeple ilgili düzenleme uygulamada tarafların mağduriyetlerine sebep olabilir.

Geminin iadesinde, kiracıya gemiyi teslim aldığı haliyle teslim etme zorunluluğu getirilmiştir. Kiracı geminin normal kullanımı sonucu meydana gelen eksiklik, değişiklik veya aşınmadan sorumlulu tutulmamakla birlikte,[14] geriye kalan sebeplerden ötürü sorumludur.

Gemi kira sözleşmeleri ile ilgili meydana gelecek herhangi bir anlaşmazlıkta önceki TTK'da Borçlar kanunu kira hükümleri ve istisna akdine başvurulurken, Yeni TTK ile Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabidir. Burada taraflar arasındaki uyuşmazlık çözülemezse Türk Borçlar Kanunu'na gidilir.[15]

2.2.2 Zaman çarteri sözleşmeleri

Zaman çarteri Yeni TTK tanımıyla tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için[16] ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme çeşididir. Teknik yönetim tahsis edende bulunduğu için geminin zilyedidir. Genel olarak değerlendirilirse, zilyetliğin devri söz konusu olmadığı için gemi kira sözleşmelerinden ayrılır, taşıma taahhüdü içermemesi dolayısıyla da navlun sözleşmeleri kapsamına girmez.[17] Bununla birlikte Yeni TTK ile zaman çarteri sözleşmelerinin ayrı bir başlık olarak ele alınmasına gidilmeden önce, zaman çarteri sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda farklı görüşlerin var olduğu görülmektedir. Bunlar zaman çarter sözleşmelerinin kira hükümlerine tabi olduğu,[18] navlun sözleşmelerine tabi olduğu[19] ve bunların dışında birde zaman çarter sözleşmelerinin karma sözleşme[20] türü olduğu şeklindedir.[21]

---

[14] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1129.

[15] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1130; Algantürk L., 2006, syf. 131.

[16] Burada bahsi geçen süre içerisinde taşıyanın gemiyi seyire elverişli halde bulundurma zorunluluğu vardır. Bu noktada ise, Sözer'e göre tartışmalı konulardan birisini teşkil etmektedir. Şöyle ki; İngiliz Hukuku'nda taşıyanın gemiyi sözleşme süresinin başladığı anda sefere elverişli bulundurması yeterliyken, Amarikan Hukuku'nda her yolculuk başlamasında aranır ve Fransız Hukuku'nda kesintisiz yükümlülük olarak ifade edilir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Sözer, 2011, syf. 542.

[17] 6102 sayılı Yeni TTK, 1131 no'lu madde gerekçesi, ayrıntılı bilgi için bkz. Yeni TTK madde gerekçeleri.

[18] Ülgener tarafından (2000) zaman çarteri sözleşmesinin, Alman ve Türk yazınından bazı yazarlar tarafından gemi kirası olarak ele alınmasına karşın, gemi adamlarının sağlanması taahhüdü içermesi dolayısıyla kira akdi olduğunu savunlarında olduğu ve dolayısıyla birden fazla akdin özelliklerini taşıdığının ifade edildiği dile getirilmiştir, syf. 45, paragraf 1.

[19] Ülgener tarafından (2000) dile getirildiği üzere taşıtana ait yüklerin taşınması halinde söz konusu sözleşmenin navlun (alt taşıma yapılmakta ise, kira sözleşmesi), sözleşmesi olduğu yönünde

Yeni TTK'da getirilen bu ayrım ile hem önceki TTK'da yer alan hem de yukarıda belirtilen şekillerde değerlendirilmesinin gerektiğini ifade eden görüşlere karşı bir açıklık getirilmiştir. Böylece zaman çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda uygulamada çokca karşılaşılan uygulanacak hükümler konusu net bir şekilde ifade edilerek, bu konudaki tartışmalara son verilmiştir.

2.2.3 Navlun sözleşmeleri

Navlun sözleşmeleri, Çağa (1979) tarafından şöyle tanımlanmıştır; "navlun (veya eşya taşıma) sözleşmesi bir akittir ki bununla taraflardan biri (taşıyan) deniz yolu ile eşya (yük) taşımayı, diğer taraf (taşıtan) da bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemeği kabul eder". Buna göre bir sözleşmenin navlun sözleşmesi olabilmesi ancak şu unsurları taşıması ile mümkündür;

- Deniz yoluyla taşıma,[22]
- Eşya taşıma taahhüdü,[23]
- Gemi ile taşıma,
- Yükün taşıyanın zilyetliğine girmesi,
- Taşıma karşılığı navlun ödemesi.[24]

Yukarıda bahsi geçen unsurları taşıyan navlun sözleşmelerini farklı şekilde alt başlıklara ayırmakta mümkündür. Yeni TTK madde 1138 göre, ana ayrım yolculuk

---

görüşlerde bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Ülgener, 2000, syf. 45, paragraf 4. Ayrıca Ülgener tarafından da kira akdine benzer birçok yönü bulunmasına karşın navlun sözleşmesi olduğu ifade edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, 2000, syf. 46. Çağa ve Kender tarafından ise, zaman Çarteri sözleşmeleri navlun sözleşmeleri olarak ele alınmıştır. Deaylı bilgi için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, 2001, syf. 8.

[20] Ülgener tarafından (2000), zaman çarteri sözleşmelerinde taşıma taahhüdü bulunmadığı, alt taşıma sözleşmesinin olduğu bir zaman çarterinde taşıtan yük yaşınan bölümlerin müşterek zilyedi olarak görüldüğü görüşlerinde olduğu ve bu sebeple zaman çarterinin hem kira hem de navlun sözleşmelerinin özelliklerini içeren bir karma sözleşme türü olduğunu söyleyenlerinde olduğu ifade edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Prüssman-Rabe Vor §556, B3; Ülgener, 2000, syf. 46, paragraf 1.

[21] Ülgener, 2000, syf. 45-47.

[22]Deniz yoluyla eşya taşınması denildiğinde kara ve hava yolları ile iç sularda gerçekleştirilen taşımalar navlun sözleşmeleri kapsamında değerlendirilmemektedir.

[23]Eşya taşıma işlemi kendisinden başka birisine karşı taahhüd ile yapılmalıdır ve kendi yükünü taşıyan kişinin yaptığı taşıma, navlun sözleşmesi kapsamında değerlendirilmez.

[24] Çağa, 1979, syf. 1-3; Çağa ve Kender, 2001, syf. 1-2; Aybay, 1998, syf. 578.

çarteri ve kırkambar sözleşmeleri şeklinde yapılmıştır. Yolculuk çarteri bu madde ile taşıyanın navlun karşılığında eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı üstlenmesi olarak tanımlanırken, kırkambar sözleşmesi yine navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyanın, taşıyan tarafından denizde taşımayı üstlenmesi olarak tanımlanmıştır.[25] Diğer bir ifade ile kırkambar sözleşmesinin asli unsurları Cumalıoğlu (2008) tarafından eşya, deniz yolu ile taşıma, navlun ve tarafların anlaşması olarak ifade edilmiştir.[26] Bu sözleşmenin en önemli özelliği genellikle üçüncü bir kişi (gönderilen) lehine bir sözleşme olmasıdır. Gönderilen hem konşimento hem de kırkambar sözleşmesine dayanarak varma limanında eşyanın teslimini talep etme hakkına sahiptir.[27]

Navlun sözleşmeleri, Yeni TTK ile gelen ayrıma ilaveten literatürde alt taşıma - asıl taşıma veya tam çarter - kısmi çarter şeklinde ayrıma da tabi olabilmektedir.[28] Bahsi geçen alt taşıma sözleşmesi, donatan veya gemi işletme müteahhidi olmadığı hallerde bir kimsenin yük taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşmelerdir.[29] Lakin bu kişinin taşıma işini gerçekleştirebilmesi için, taşımada kullanacağı gemisinin bulunması gerekmektedir. Eğer ki gemi başka bir taşıyan veya gemi işletme müteahhidi aracılığıyla sağlanırsa, yapılan bu sözleşmeye de asıl taşıma sözleşmesi denilir. Burada taşıyan asıl veya fiili taşıyan olabilirken, taşıtan da alt taşıyan olur[30] ve bu taşıtanla alt taşıma sözleşmesi yapanlarda alt taşıtan sıfatını kazanır.[31] Yeni TTK açısından bu ayrım ele alındığında, Yeni TTK'da doğrudan alt taşıma ve asıl taşıma sözleşmelerine değinilmediği görülebilir. Bununla birlikte bahsi geçen fiili taşıyan kavramının Yeni TTK ile yolculuk çarteri sözleşmeleri için ele alındığı görülür. Burada fiili taşıyana, taşıyanının sorumlulukları ile ilgili tüm hükümlerden sorumluluk esası getirilmiştir. Çalık (2012)'e göre, burada fiili taşıyanın sorumluluğuna giren konu sadece taşıyanın sorumlulukları ile gelen hükümlerdir.

[25] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1138.
[26] Cumalıoğlu, 2008, syf. 72.
[27] Cumalıoğlu, 2008, syf. 73.
[28] Ilgın, 1993, syf. 2.
[29] Kender ve Çetingil, 2009, syf. 107.
[30] Alt taşıyan, kendi gemisi olmamasına karşın alt taşıma sözleşmesi yaparak taşıyan vasfı kazanan kimselere denilir. Uygulamada yer yer ingilizce karşılığı olan NVOCC (Non-vessel owning common carrier) de kullanılır.
[31] Aybay, 1988, syf. 587.

Taşıyanın haklarına ilişkin hükümler ve taşıtan-yükletenin sorumluluğuna ilişkin hükümler, fiili taşıyan açısından değerlendirmeye tabi değildir.[32]

Çağa ve Kender'e göre, eğer navlun sözleşmeleriyle yükün taşınması için belirli bir geminin tamamı veya bir kısmı tutulmuşsa ortada bir yer tahsisi yani çarter sözleşmesi vardır ve taşıtana tahsis edilen yerin hacmine göre iki alt başlık altında değerlendirilebilmektedir;

- Tam Çarter: geminin tamamının taşıma için kullanılmasıdır.[33]
- Kısmi Çarter: taşıtana geminin bir kısmı veya belirli bir yerinin tahsis edilmesidir.[34]

Yeni TTK açısından bu ayrım ele alındığında, tam çarter - kısmi çarter'ın tanımlarında yer alan "hacim" kavramı Yeni TTK'da da geçmekle birlikte doğrudan tam çarter-kısmi çarter ayrımının yapılmadığı görülmektedir.

2.3 Standart - Tip Çarter Parti Formları

Standart veya diğer bir ifadeyle tip çarter parti formları daha çok tarafların ihtiyaçları doğrultusunda taşıyan birlikleri (Shelltime, Shellvoy, Mobilvoy vb.), sabit bir bölge veya yüke has çarterpartiler (Russwood, Burma Rica, Baltimore vb.), Chamber of Shipping, BIMCO gibi denizcilik kuruluşları tarafından düzenlenen sözleşmeler (Gencon 76/94, Bimchemvoy, Intertankvoy vb.) olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı kaynaklarda yolculuk ve zaman esası üzerine standart formlarından bahsederken, BIMCO gibi standart çarter formlarında gemi kirasına ilişkin olanlarda mevcuttur.

Bu formlar standart olmakla birlikte, taraflar karşılıklı anlaşma ile "rider clause" ekleme yoluyla sözleşmede yer alanlara ek hükümlerde getirebilirler. Yalnız bu

---

[32] Çalık, 2012, syf. 447.
[33] Geminin tamamının tahsisi konu olduğunda kamaralar, yük taşınacak kısımlardan muaf tutulmuştur ve Yeni TTK madde 1141 ile kamaralarda taşıtanın izni alınmaksızın yük taşınması yapılamaz denilmiştir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, 2001, syf. 7; 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1141.
[34] Age. syf.7.

duruma bazı standart form düzenleyen denizcilik kuruluşları karşı çıkmaktadır.[35] Dolayısıyla üzerinde ekleme ve düzenleme yapılamamaktadır.

Burada bahsi geçen standart - tip çarter formları ayrımına ilaveten, BIMCO gibi denizcilik kuruluşlarınca düzenlenen formlarda tek tip olmamakta yük tipine, taşıma yapılan bölgeye, tarafların üzerinde anlaştıkları taşıma şekli gibi çeşitli faktörler nezdinde tekrar ek bir ayrıma tabi tutulabilmektedir, çeşitlendirilebilmektedir. Bu ayrımı ve güncel olarak ne gibi örnekleri olduğunu daha iyi anlatabilmek adına ayrıca ekte BIMCO tarafından düzenlenilen standart çarter formları listesi verilmiştir.

[35] Ülgener, 2000, syf. 145.

3. ULUSLARARASI DÜZENLEMELERDE ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

Uluslararası sözleşmelere bakıldığında bunların daha çok konşimentolu taşımalara ilişkin düzenlemeler getirdiği görülmektedir. Çarter sözleşmeleri ile olan ilişkisi ise, çarter sözleşmeleri ve düzenlenen konşimentolar arasında "paramount kloz"[36] konularak atıfta bulunabilmesi dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple uluslararası sözleşmelerin iyi derecede özümsenmesi ileride karşımıza çıkacak kaideleri daha iyi kavrayabilmemiz için önem arz edecektir. Bu kısımda bu amaçla, sırasıyla uygulamada başvurulan Türkiye'nin taraf olmuş olduğu 1924 Hague Kuralları, yine uygulama da başvurulan ama Türkiye'nin henüz tarafı olmadığı 1968 Hague-Visby Protokolü, 1978 Hamburg Kuralları ve 2008 Roterdam Kuralları'na yer verilecektir. Bu yapılırkende konudan sapmamak adına, mümkün mertebede bahsi geçen düzenlemelerde yer alan maddelerin direkt konşimentolu taşımalarla ilgili olanları göz ardı edilecek ve çarter sözleşmelerine etki eden/edebilecek maddeleri sunulacaktır.

3.1 1924 Hague Kuralları

25 Ağustos 1924 tarihinde Brüksel'de imzalanan Hague Kuralları 16 maddeden oluşmaktadır ve Türkiye bu kuralı 14 Şubat 1955 tarihli onaylayarak ve 6469 sayılı kanunla aynen kabul etmiştir. Türkiye'nin taraf olması ve hukuki açıdan uluslararası kural ve sözleşmelerin bağlayıcılığının ulusal hukuka göre daha üstün olması sebebiyle Türk hukuk sisteminde önemi dikkate şayan derecededir.

---

[36] Paramount kloz kavramı, sözleşmelere eklenilen bir madde ile başka hükme atıf bulunulması ve ona öncelik kazandırılması için kullanılan ifadeye verilen isimdir. Örneğin; konşimentoda sorumlulukların sınırlandırılması ile ilgili bir madde olsun ve burada "İş bu maddede 1978 Hamburg Kuralları'nda bahsi geçen sorumluluk sınırları uygulanacaktır" tarzında bir ibare yer alsın veya bir konşimentoda tarafların sorumlulukları ile ilgili bir madde yer alsın ve burada "…. çarter sözleşmesinin … hükümleri uygulanacaktır" denilsin.

Hague Kuralları ismen "Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Konvansiyonu" olarak adlandırılmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere, esas olarak karşımıza konşimentolu taşımalar nezdinde çıkmaktadır ve Hague Kuralları'nın çarter sözleşmelerine olan etkisi konşimento nezdinde çarter sözleşmelerine yapılan atıf durumunda görülmektedir.[37] Bahsi geçen etkiyi daha açık bir şekilde görmek adına aşağıda yer verilen bazı önemli maddelere bakmak yeterli olacaktır. Hague Kuralları 1 no'lu maddesi (b) bendinde taşıma sözleşmelerinin denizde eşya taşımayla ilgili konşimento veya benzer bir doküman düzenlenmiş olması halinde veya çarter sözleşmelerine uygun olarak konşimento veya benzer bir doküman düzenlendiğinde uygulanır denilmektedir. Hague Kuralları 5 no'lu maddesinde; bir çarter parti altında konşimento düzenlenen gemi olması durumunda, yer alan hükümler bu konvansiyonun şartlarına uyumlu olmalıdır bunun dışında bu konvansiyonun hükümleri çarter partilere uygulanmaz denilmektedir. 10 no'lu maddede, bu kurallar konşimentonun düzenlendiği ülkenin kurallara taraf olması durumunda uygulanabilir denilmektedir. Bunun dışındaki diğer maddelerde ise genel olarak, konşimentolu veya benzer bir doküman ile taşımalarda hangi durumlarda sorumlu olunacağı, sorumlulukların sınırının ne olacağı, taşıyıcının yükümlülükleri, kayıp veya hasar olması durumunda taşıyıcının sorumluluk limiti gibi olgulara yer verilmiştir. Madde 3'de görünür hasarlarda teslim günü, görünmeyen hasarın 3 gün içinde ihbar edilmesi ve taşıyanın sefer öncesi, gemi denize elverişliliğini sağlaması, gemiyi uygun ekipman ve personelle donatması, ambarları-soğutma bölümlerini ve geminin yük taşınan diğer kısımlarının tümünü yükün taşınması ve saklanmasına uygun hale getirmesi gerektiği ifade edilmiştir.[38]

Tüm bu maddelere bakıldığında konşimentolu taşımalar ve çarter sözleşmeleri arasında ilişki kurulduğu görülür. Bununla birlikte çarter sözleşmelerinde yer almasına karşın konşimentoda yer almayan bazı maddeler ile ilgili düzenleme yapılmadığı görülmektedir. Özellikle "arbitration clause" çarter sözleşmelerinde yer alırken konşimentolu taşımalarda bulunmamaktadır. Dolayısıyla çarter sözleşmesi ve

[37] Ülgener, 2000, syf. 119.
[38] Hague Rules, 1924.

konşimento arasında atıf bulunması halinde herhangi bir hukuki olay vuku bulduğunda, "arbitration clause" 'u kapsayıp kapsamayacağı konusunda soru işareti bulunmaktadır.[39] Ayrıca aynı şeyi "jurisdiction clause" içinde söylemek mümkündür. Konşimento ile çarter sözleşmesine atıfta bulunulduğunda "jurisdiction clause" da bu kapsama girer mi? Özetle konşimento ve çarter sözleşmesi arasında ilişki kuran "paramount clause" kapsamı nedir, neleri kapsamına alır veya almaz açıklığa kavuşturulması gereken bir konudur.

3.2 1968 Hague-Visby Protokolü

Hague-Visby Protokolü diye adlandılan bu protokol 1924 tarihli Hague Kuralları'nın 23 Şubat 1968 tarihinde Brüksel'de yapılan toplantıda yeniden gözden geçirilmiş halidir. Hague Kuralları'nda ifade edilen maddelerin yanısıra bu protokol ile göz önünde bulundurulan temel noktalar şöyledir;

a. Kurallar kapsamına giren sözleşme çeşitleri nelerdir?

b. Taraflar kuralların dışına çıkabilir mi?

c. Kurallar altında tarafların yükümlülükleri ve hakları nelerdir?

d. Paket limitleri ile ilgili kurallar nelerdir (konşimentoda bahsi geçen yük cinsi, miktarı, paket adedi vs)?[40]

Bahsi geçen temel noktalardan "kurallar kapsamına giren sözleşme çeşitleri" ifadesinde, çarter sözleşmelerine eklenilen "paramount kloz" ile bu kurallara atıfta bulunabilmesi dolayısıyla konşimentolu taşımaların yanısıra dikkate alınabilecek diğer sözleşme çeşidi olduğu ifade edilebilir (veya tam tersi şekilde konşimentolara eklenilen maddeler yoluyla da çarter sözleşmelerine atıfta bulunulabilir). Bununla birlikte taraflar kuralların dışına çıkabilir mi denilerek ise, bu kuralların emredici hükümler düzenine atıfta bulunulmuş[41] ve hangi durumlarda bu kuralların

---

[39] Arslan ve Aydın tarafından ifade edildiği üzere, incorporation (birleştirme) yoluyla genel işlem şartlarına yapılan atıfta tahkim klozu ayrıca belirtilmemişse, tahkim klozunu kapsamadığı kabul edilir. Bunun aksine genel işlem şartlarına atıf yapılması halinde kapsadığını dile getirenlerin olduğu da ayrıca ifade edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. syf. 128.
[40] Singh, 2011, syf. 14.
[41] Ülgener, 2000, syf. 119.

uygulanmayacağı/uygulanamayacağı açıklanmıştır.[42] Burada bahsi geçen emredici hükümlerin çarter sözleşmelerine uygulanması, Ülgener tarafından ancak bir konşimento düzenlenmiş ve üçüncü bir şahsa devredilmişse uygulama alanı bulur şeklinde ifade edilmektedir.[43]

Kurallar altında tarafların yükümlülükleri ve hakları da yine Hague Kuralları'nda yer verildiği gibidir. Bunlara sadece ufak güncellemeler getirilmiş ve Hague Kuralları'nın uygulanması sırasında karşılaşılaşılan bir takım sorun(lar) çözümlenmeye çalışılmıştır.[44] Limitlerle ilgili olarak ise, taşıyanın sorumluluğu koli veya birim başına belirlenen tutar (10000 Frank) ile eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına belirlenen tutardan (30 Frank) hangisi yüksek ise, bununla sınırlıdır denilmiştir. Tazminat miktarı, eşyanın sözleşmeye göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve zamandaki değerine göre hesaplanacağı hükmü getirilmiştir.[45]

3.3 1978 Hamburg Kuralları

1978 yılında Hamburg'ta gerçekleştirilen bir konferansta kabul edilmesi dolayısıyla Hamburg Kuralları olarak adlandırılan bu kurallara Türkiye taraf olmamakla birlikte, gerçekleştirilen konferansta temsilci bulundurmuştur.[46] Hamburg Kuralları içerik olarak ele alındığında, önceki başlıklarda detayı verilen Hague Kuralları'nın yanısıra birçok köklü değişiklik ve güncelleme getirdiği görülmektedir. Özellikle bu kurallar düzenlenirken Hague Kuralları'nın yerini alacak düzenleme yapılması amaçlanmıştır. Dolayısıyla Yeni TTK düzenlenirken dikkate alınan Hague Kuralları kadar deniz ticaret sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda önem arz edecektir.

"Deniz yoluyla Eşya Taşımasına İlişkin Birleşmiş Milletler Uluslararası Konvansiyonu" olarak ifade edilen Hamburg Kuralları, isminden de anlaşılacağı üzere konşimentolu taşımalar yerine Hague Kuralları ve Hague-Visby Protokolü'ne nazaran tüm taşıma sözleşmelerini kapsamaktadır. Ülgener'e göre, bu ifadenin bir

---

[42] Hague-Visby Protokülü ile Hague Kuralları'nda görülen bazı eksiklikler giderilmeye çalışılmasına karşın Hague kurallarında bahsi geçen "arbitration kloz", jurisdiction kloz" ve "paramount kloz" kapsamına değinilmemiştir.
[43] Age syf. 121.
[44] Reynolds, 1990, syf 22-27.
[45] Hague-Visby Protocol, Article 5; Mineliler, 2007, syf. 958.
[46] Aybay, 1998, syf. 640.

istisnası bulunmaktadır ve şöyle ifade edilmektedir; "Hamburg Kuralları Bölüm 2.3 uyarınca çarter sözleşmeleri bakımından geçerli değildirler, meğer ki konşimento bir sözleşme ile bağlantılı olarak düzenlenmiş olsun ve bu konşimento taşıyan ile taşıtan olmayan konşimento hamili arasında geçerli bulunsun. Yani Hamburg Kuralları taşıtanın konşimentoyu üçüncü bir şahsa devretmesi ile geçerlilik kazanır".[47] Aybay tarafından ise, "bu kuralları benimseyen devletlerin limanlarından ve bu devletlerin limanlarına yapılan taşımalarda ve ayrıca çarter parti ve konşimentolarda bu yolda hüküm bulunması durumlarında uygulanır" diyerek bu kuralların genel olarak uygulanma şekline değinilmiştir.[48] Bununla birlikte Hamburg Kuralları, Hague Kuralları ve Hague Visby Protokülü'nde yer almayan "arbitration ve jurisdiction kloz"lara yer vermiştir ama "paramount kloz" kapsamı açıkca ifade edilmemiş ve konşimento-çarter sözleşmeleri arasında ortaya çıkabilecek bu soruna karşı tam olarak bir çözüm sunamayarak sadece genel olarak jurisdiction ve arbitration uygulamasına değinmiştir. Hamburg Kuralları ile sorumluluklar kısmında bazı köklü değişiklikler yapılmıştır. Buna göre; Hamburg Kuralları Kısım II-Taşıyanın Sorumlulukları 4 no'lu maddesi ile taşıyan limanda yüklemenin başlangıcından, boşaltmanın gerçekleştirilmesine kadar sorumlu tutulmuştur. Hamburg Kuralları Kısım VI- Sorumlulukların Sınırlandırılması başlığında Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights-SDR)[49] şeklinde yeni bir kavram getirilerek, parça yüklerde 835 SDR, dökme yüklerde de 2,5 SDR olacak şekilde sorumluluklar sınırlandırılmıştır. Hamburg Kuralları Kural 19 ve 20 ile, görünür hasarın teslimi takip eden gün, görülmeyen hasarın ise 15 gün içinde ihbar edilmesinin gerektiği belirtilmiştir.[50]

3.4 2008 Roterdam Kuralları

Hague, Hague-Visby ve Hamburg Kuralları'ndan sonra 18 bölüm ve 96 madde olarak düzenlenen bu kuralların draft hali, 3 Haziran 2008 tarihinde Birleşmiş

---

[47] Ülgener, 2000, syf. 121-122.
[48] Age syf. 641.
[49] Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights-SDR), IMF tarafından oluşturulmuş hiçbir ülkenin para birimi olmayan ama değerinin tespitinde (Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Doları vs). para birimlerinin göz önünde bulundurulduğu bir hesap birimidir.
[50] Hamburg Kuralları, 1978.

Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL) tarafından onaylanmış ve Eylül 2009 tarihli imza için ülkeler nezdinde sunulmuştur.[51]

Roterdam Kuralları, Hague, Hague-Visby ve Hamburg Kuralları'nın aksine deniz taşımacılığına ilave olarak bir başka taşıma şeklini içeren (kara veya havayolu) ve belirli bir navlun miktarı karşılığında yükün taşınmasını konu alan "Tüm Taşıma Sözleşmelerini" kapsamaktadır. Roterdam Kuralları 5 no'lu maddesi uyarınca, bu kurallar taşıma sözleşmesinde yer alan yükün taşıyıcıya ve alıcıya teslim noktaları ile yükleme veya boşaltma limanlarının kurallara taraf olan ülkelerden birinde olması durumunda uygulanacaktır denilmektedir.[52] Dolayısıyla Roterdam Kuralları'na Türkiye hâlihazırda taraf olmamasına karşın, taşımanın bir ayağının taraf olan bir ülkede olması halinde Roterdam Kuralları uygulanır hükmünden yola çıkarak, Türk hukuk sistemine etkisinin olacağı aşikârdır. Bu sebeple Roterdam Kuralları'nda bahsi geçen çarter sözleşmelerine etki edebilecek maddeler sırasıyla incelenecektir. Roterdam Kuralları 6 no'lu madde ile konvansiyonun geçerli olup-olmayacağı özel istisna halleri belirtilmiştir. Buna göre; layner taşımacılığında gemi kira sözleşmeleri ve bir geminin veya bir gemi üzerindeki herhangi bir alanın kullanımına ilişkin sözleşmelerde, layner dışı taşımacılıkta bir gemi veya gemi üzerindeki herhangi bir alanın kullanılmasına ilişkin herhangi bir gemi kiralama sözleşmesi veya bir başka sözleşme bulunması ve bir taşıma belgesi veya bir elektronik taşıma kaydı düzenlenmesi halinde bu konvansiyon geçerli değildir.[53] Tahkim olarak eğer ki karşılıklı anlaşma ile bu kurallara atıfta bulunuyor ise, uygulama konusunda herhangi bir engel bulunmamaktadır. Roterdam Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluğu taşıyan tarafından yükler teslim alındığı anda başlar ve teslim ettiğinde sona erer. Tıpkı diğer Hague, Hague-Visby Kuralları'nda olduğu gibi taşıyan gemiyi deniz elverişli halde bulundurmak, gemi adamı, ekipman ve kumanya ile donatmak, gemi ambarını/tankını ve diğer tüm kısımlarını taşımaya ve korumaya uygun halde bulundurmak zorundadır.[54] Roterdam Kuralları, Hague-Visby Protokülü'nde olduğu gibi daha geniş kapsamlı istisna ya da geminin yönetimi veya seyrindeki istisnai

[51] Baughen, 2009, syf. 151.
[52] Değirmenci, 2010, syf. 87.
[53] Roterdam Kuralları, madde 6.
[54] Roterdam Kuralları, madde 14.

durumlara katılmaz.[55] Taşıyan, gemi kaptan veya mürettebatı, bir işi yerine getiren tarafın veya onun çalışanlarının, taşıma sözleşmesinde belirtilen yükümlülükleri onun adına yerine getiren veya üstlenmeyi kabul edenlerin fiil veya ihmallerinden kaynaklanan durumlardan sorumludur.[56] Taşıyanın yükümlülüklerin ihlaline ilişkin sorumluluğu, hangisi daha büyük ise, paket veya diğer sevkiyat birimleri başına 875 SDR ile veya yüklerin brüt ağırlığı başına 3 SDR ile sınırlıdır. Ancak bu sorumluluk sınırı taşıtan tarafından beyan edilen, sözleşme şartlarına eklenen durumlarda veya karşılıklı üzerinde anlaşmaya varılan durumlarda geçerli değildir denilmektedir.[57] Taşıtan tarafından verilen talimatlarda ise, mantık çerçevesinde ve taşıyanın faaliyetlerini aksatmayacak şekilde taşıyana ulaştığı andaki koşullara göre uygulanabilir denilmektedir ancak talimatlarla ilgili taşıyanın karşılaşacağı durumlara ilişkin sorumluluklar taşıtana rücu edilmiştir.[58] Gecikme dolayısıyla meydana gelecek ekonomik kayıplarda sorumluluk sınırı ödenen navlunun iki buçuk katı ile sınırlı tutulmuştur ve madde 59'da bahsi geçen SDR miktarlarını geçemez denilmektedir.[59] Herhangi bir olay halinde, dava açma süresi yüklerin teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken son gün üzerinden olmak üzere 2 yılla sınırlandırılmıştır.[60] Taşıyan aleyhinde açılacak davalarda, taraflar arasında yetkili bir mahkeme belirlenmemiş ise, taşıtan taşıyanın ikametgâh adresi, taşıma sözleşmesinde karara bağlanan yükün teslim alınacağı veya teslim edileceği yer, yüklerin gemiye ilk yüklendiği veya son boşaltıldığı yerde bulunan mahkemeleri seçebilir.[61] Roterdam Kuralları madde 73'te konvansiyona taraf olan bir devlette verilen bir karar, konvansiyona taraf olan başka bir devletçe, bu başka devletin yasalarına uygun olarak tanınacak ve uygunalacaktır denilmektedir. Buna ek olarak bahsi geçen aynı maddede, bir mahkeme kendi kuralları uyarınca bir kararı tanımayı ve uygulamayı, gerekçelerini bildirerek reddebilir denilmektedir.

[55] Singh, 2011, syf. 49.
[56] Roterdam Kuralları, madde 18.
[57] Baughen, 2009, syf 173: Roterdam Kuralları, madde 59.
[58] Roterdam Kuralları, madde 52.
[59] Roterdam Kuralları, madde 60.
[60] Roterdam Kuralları, madde 62.
[61] Roterdam Kuralları, madde 66.

4. BAZI ULUSAL HUKUK SİSTEMLERİNDE ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

4.1 Anglo-Sakson Hukuku'nda

İngiliz hukukunda çarter sözleşmelerinin temel tasnifi, gemi üzerindeki zilyetliğin ve kontrolün devredilip-devredilmediğine göre yapılmıştır.[62] Malikin gemi üzerindeki zilyetliğinin ve kontrolünün devri söz konusu ise, "charter by demise" olarak adlandırılmakta ve çıplak gemi kirası (bareboat charter) bu kapsamda değerlendirilmektedir. "Charter by demise" sözleşmelerinde, charterer gemi personelinin hizmet akidlerini devir alabilir veya personeli kendisi temin edebilir.[63] Gemi zilyetliğinin ve kontrolünün devri söz konusu değil ise, "charter not by demise" olarak ifade edilir ve zaman (time) ve sefer (voyage)[64] çarteri bu kapsamda değerlendirilir.[65]

"Charter by demise" olarak ifade edilen sözleşmeler, Anglo-Amerikan kira sözleşmelerine ilişkin hükümlere tabi iken, geminin uğrayacağı hasardan charterer'in sorumluluğu, Common Law'ın genel hükümlerine ve muafiyetlerine tabidir.[66]

Navlun sözleşmelerinde geminin bütününü konu alan bir çarter olarak düzenlendiğinde sözleşme taşıma sözleşmesi veya kira akdi sayılmaz, bu durumda tahsis edene "private carrier" denilir. Düzenli hat yük taşınması mevzu bahis olursa hukuken taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilir ve bu durumda taşıyan "common carrier" olarak ifade edilir.[67]

---

[62] Ilgın, 1988, syf. 12.
[63] Light, 2005, syf. 150.
[64] 6102 sayılı Yeni TTK'da artık sefer çarteri tabiri kullanılmayarak yolculuk çarteri kapsamında ele alınmıştır. Dolayısıyla bu çalışmada Yeni TTK sistematiği ve ele alınış şekli takip edilecektir.
[65] Boyd ve diğ., 2008, syf. 55-56; Light, 2005, syf. 150.
[66] Ilgın, 1988, syf. 13.
[67] Age, syf 12.

İngiliz hukuk sisteminden etkilenen uluslararası uygulamada çarter sözleşmelerinde ana ayrım sefer ve zaman çarteri[68] şeklinde olurken buna gemi kira sözleşmeleri de eklenilmektedir.[69]

4.2 Fransız Hukuku'nda

Fransız hukuk sisteminde deniz ticaret hukuku başta "Navlun Sözleşmeleri ve Deniz Taşımalarına" ilişkin 18 Haziran 1966 tarihli kanun ve 31 Aralık 1966 tarihli kanun hükmünde kararname olmak üzere, bir dizi kanun veya kanun hükmünde kararname ile düzenlenilmiştir ve son değişiklikler 3 Kasım 2010 tarihli kararname ile yapılmıştır[70]. Bahsi geçen kanunda navlun ve taşıma sözleşmesi ayrı bir şekilde ele alınmıştır. Burada navlun sözleşmesinin konusunu gemi teşkil ederken, taşıma sözleşmesinin konusunu yük teşkil etmektedir. Navlun sözleşmeleri, geminin yönetimi durumuna göre yolculuk çarteri, zaman çarteri ve çıplak gemi kirası olmak üzere üç ana başlıkta incelenmiştir.[71] Yolculuk çarter sözleşmesinde, geminin teknik ve ticari yönetimi donatanda, zaman çarteri sözleşmesinde teknik yönetimi donatan - ticari yönetimi charterer'da ve çıplak gemi kirasında ise yönetim tamamen charterer'da bulunmaktadır.[72] Fransız Navlun ve Deniz Taşıma Kanunu'nun 17. maddesine[73] dayanılarak konşimento düzenlenilmesi halinde, taşıma sözleşmesi hükümleri uygulanmakta ancak owner-charterer arasındaki ilişkide çarter parti hükümleri uygulanır ve owner konşimento hamiline tazminat ödemek zorunda kalırsa, çarter parti dayanak noktası olarak charterer'a rücu edebilir.[74]

---

[68] Ülgener, 2000, syf. 30-31; Light, 2005, syf. 151.
[69] Coghlin ve diğ., 2008, syf. 34; Cooke ve diğ., 2007, syf. 3.
[70] 3 Kasım 2010 tarihli kararnamede ayrım değişmeksizin çeşitli düzenlemeler yapılmış ve herbir sözleşme türüne göre yükümlülükler ve haklar ifade edilmiştir. Detaylı bilgi için ayrıca bkz. Code des Transports.
[71] Çakalır, 1985, syf. 90.
[72] Çakalır, 1985, syf. 90; Light 1985, syf. 152.
[73] Fransız Navlun ve Deniz Taşıma Kanunu, 3 Kasım 2010 tarihli kararname ile güncellenmesine rağmen Yeni TTK'da 18 Haziran 1966 tarihli kanun ve 31 Aralık 1966 tarihli kanun hükmünde kararname dikkate alınmıştır. Bu sebeple Fransız Hukuku'nun Yeni TTK'ya etkisi denildiğinde, bu 1966 tarihli kanun ve kanun hükmündeki kararnameler dikkate alınacaktır ve 3 Mart 2010 tarihli düzenleme Yeni TTK'yı takiben yeni düzenlemeler yapıldığını göstermek amacıyla burada dile getirilecektir.
[74] Ilgın, 1988, syf. 17.

4.3 Alman Hukuku'nda

Alman Hukuku'nda deniz ticareti sözleşmeleri 20.04.2013 tarihli 5 no'lu deniz ticareti kitabında düzenlenilmiştir. 5 no'lu deniz ticareti kitabına göre, sözleşmelerin ayrımında taşıma sözleşmeleri ve gemi kira sözleşmeleri olmak üzere iki ana ayrım söz konusudur. Denizyoluyla eşya taşıma sözleşmeleri ve sefer üzerine çarter sözleşmeleri taşıma sözleşmeleri kapsamına girmektedir. Çıplak gemi kirası ve zaman çarteri sözleşmeleri de gemi kira sözleşmeleri kapsamında değerlendirilmektedir. Sefer üzerine çarter sözleşmelerinin fazileti gereği, taşıyan yükün biryerden başka bir yere veya spesifik bir yere deniz yoluyla geminin tamamını, belirli bir kısmını veya geminin özel olarak tasarlanmış bir bölümünü kullanarak taşımakla ve yükü alıcıya teslim etmekle sorumludur.[75] Gemi kira sözleşmeleri başlığı altında değerlendirilen çıplak gemi kira sözleşmesi donatanın gemi zilyetliğini devretmeyerek kaptanı vasıtasıyla kendi üzerinde tuttuğu ve gemi ile adamlarının hizmetlerini kira süresince karşı tarafın kullanımına tahsis ettiği sözleşme türü diğer bir ifadeyle "location navis"tir.[76] Burada bahsi geçen karşı taraf gemiyi üçüncü taraflara kiralayan veya hizmetine sunan kişi olması durumunda "gemi işletme müteahhidi" olarak ifade edilir.[77] Zaman üzerine çarter sözleşmeleri belirli bir gemiyi ve onun mürettebatını charterer'a belirli bir zaman dilimi için ve gemideki yolcuları, yükü veya kararlaştırılan diğer hizmetleri gerçekleştirmek için kullanımına sunduğu sözleşmelerdir.[78] Ilgın'a göre zaman çarteri sözleşmeleri HGB[79] ile düzenlenen kira ve bu konuda düzenlenmeyen hizmet sağlama sözleşmelerinden oluşan bir karma sözleşme niteliğinde de görülmektedir.[80]

4.4 Hollanda Hukuku'nda

Hollanda hukuk sisteminde, deniz ticaret sözleşmeleri ve konşimentolu taşımalar 1995 tarihli yayınlanmış "Hollanda Taşıma ve Deniz Hukuku" nezdinde ele

---

[75] Alman HGB, madde 527.
[76] Ilgın, 1988, syf 15; Alman HGB, madde 553.
[77] Çağa ve Kender, 2005, syf. 133.
[78] Alman HGB, madde 557.
[79] Alman Hukuku'nda deniz ticaret sözleşmeleri ile gelen en son düzenleme 20.04.2013 tarihi ile gelirken Ilgın tarafından ifade edilen Alman HGB'si bu tarihten önce ki düzenlemelere karşılık gelmektedir. 20.04.2013 tarihli düzenlemelerde özellikle konşimentolu taşımalara ilişkin çok ciddi değişiklikler yapıldığı görülmektedir.
[80] Ilgın, 1988, syf. 15.

alınmıştır. Bahsi geçen Hollanda hukuk sisteminde yapılan atıflar ve yeralan ibareler dolayısıyla Hague ve Hague-Visby Kuralları/Protokolü'nün etkisi açıkca görülmektedir. Navlun sözleşmeleri; yolculuk esaslı (voyage charter) ve zaman esaslı (time charter) navlun sözleşmeleri, düzenli hat sözleşmeleri ve belirli yük taşıma sözleşmeleri olmak üzere 4 başlıkta incelenmiştir.[81] Hollanda hukuk sistemine göre zaman esaslı navlun sözleşmelerinde taşınan yük veya yapılan sefer dolayısıyla meydana gelen yakıt, liman masrafları, kazan suyu, benzer masraf ve ücretler vs. kiracı tarafından geriye kalan masraflar "lessor" yani kiraya veren tarafından karşılanır. Sözleşme iptalinde, taraflar makul standartlar ve tarafsızlık gereğince, her bir tarafın uğradığı zararı tazmin etmelidir. Sefer esaslı navlun sözleşmelerinde, çarterer spesifik yükleme veya boşaltma limanını seçme hakkına sahiptir.[82]

[81] Age, syf. 19.
[82] Haanappel PPC. ve Mackaay E., 1995, syf. 127.

5. YENİ TÜRK TİCARET KANUNU'NDA ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

5.1 Zaman Çarteri Sözleşmeleri

5.1.1 Zaman çarteri sözleşmesinin tanımı

Yeni TTK'da zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belirli bir süre ve ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır.[83]

5.1.2 Zaman çarteri sözleşmesinin tarafları

Yeni TTK'da zaman çarteri sözleşmesi ayrımına gidilirken etkilenilen Fransız Hukuk sistemine bakıldığında tüm çarter sözleşmelerinde taraflar, tahsis eden ve tahsis olunan olarak ifade edilmiştir.[84] İngiliz hukukunda ise, "owner" ve "charterer" kullanılmaktadır.[85] Yeni TTK ile ise Fransız Hukuk sisteminde olduğu gibi tarafların "tahsis eden" ve "tahsis olunan" şeklinde ismen anılmasına gidilmiştir.[86]

5.1.3 Zaman çarteri sözleşmesinin unsurları

Zaman çarteri sözleşmesi tanımından da anlaşılacağı üzere belirli bir süre için tahsis olunanın kullanımına sunulur. Bu süre, uzun, kısa, sabit veya değişken olabilir kısacası tarafların anlaşması dahilinde şekillenir.[87] Bu kullanım sonucunda tarafların katlanmak olduğu ücretlerde anlaşma ile aksi kararlaştırılmadıkça şu şekilde ifade edilebilir; geminin genel işletme ve masrafları tahsis edene (geminin amortismanı, sigorta, işletme masrafları, gemi adamlarının ücretleri vb.), geminin ticari işletilmesinden doğan masraflar tahsis olunana (makinelerin düzenli bir şekilde

---

[83] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1131.
[84] Çalık, 2012, syf. 445.
[85] Coghlin ve diğ., 2008, syf.1.
[86] Yeni TTK, madde 1131.
[87] Coghlin ve diğ., 2008, syf. 4, I.16.

işlemesini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıt, liman ve kanal geçiş ücretleri, tahsis ücreti[88]) aittir.[89]

5.1.4 Tarafların hak ve borçları

5.1.4.1 Tahsis edenin hak ve borçları

Yeni TTK ile birlikte zaman çarteri sözleşmesi başlığı altında taraflara çeşitli hak ve borçlar getirilmiştir. Örneğin, zaman çarteri sözleşmesi yapılması ve talep edilmesi halinde taraflara giderini vermek kaydıyla sözleşme şartlarını içeren bir zaman çarter partisinin düzenlenerek verilmesi hakkı getirilmiştir.[90] Bununla birlikte zaman çarteri sözleşmesinde teknik ve ticari yönetim göz önünde bulundurularak sorumluluklar düzenlenmiştir. Buna göre; tahsis eden geminin teknik yönetimini üstlenmesi ile Yeni TTK'da, geminin sözleşmede kararlaştırılan tarih ve yerde hazır bulundurulması, sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli, sözleşme de belirtilen amaca uygun halde bulundurmakla yükümlü tutulmuştur.[91] Tahsis edene zaman çarteri sözleşmesinden doğan borç ve alacakları için, tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde Türk Medeni Kanunu'nun 950 ve 953.maddeleri uyarınca hapis hakkına, tahsis olunana ödenecek navlun üzerinde rehin hakkına ve navlunu teminat altına almak adına hapis hakkı tanınmıştır. Yanlız burada taşıma ücreti/navlun borçlusuna bildirim yükümlülüğü getirilmiştir aksi durumda tahsis olunana yapacağı ödeme ile borcundan kurtulur.[92]

5.1.4.2 Tahsis olunanın hak ve borçları

Tahsis edene ilişkin hak ve borçlar yukarıda belirtildiği gibi ifade edilirken tahsis olunana da çeşitli hak ve borçlar getirilmiştir. Bunları açıklayacak olursak, Yeni TTK'da zaman çarteri sözleşmesi düzenlenmesi halinde geminin ticari yönetimi tahsis olunana bırakılmıştır ve zaman çarteri sözleşmesinde kaptan, geminin ticari

---

[88] Zaman çarterinin ayrı bir başlık olarak ele alınması ile birlikte kullanım karşılığı tahsis edene ödenecek miktar "ücret" olarak ifade edilmiştir. İngiliz Hukuku'nda bu ücret "hire" kira olarak adlandırılırken zaman çarteri sözleşmelerinin gemi kira sözleşmelerinden ayrılması sebebiyle bu ibarenin kullanımından kaçınılmıştır. Bununla birlikte navlun sözleşmesi olmadığı içinde bu ücret navlun "freight" olarak adlandırılamaz.
[89] Coghlin ve diğ., 2008, syf. 12, I.54; 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1135; Ulgener, 2000, syf. 54.
[90] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1132.
[91] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1133.
[92] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1136, 3 nolu bent.

yönetimine ilişkin sözleşme hükümleri nezdinde tahsis olunanın vermiş olduğu bütün talimatlara uymakla yükümlü tutulmuştur.[93] Ayrıca tahsis olunana, geminin 24 saaatten fazla hareketsiz kalması halinde, ticari olarak kullanamadığı süreye ilişkin ücret muafiyeti getirilmiştir.[94] Tahsis olunana kullanamadığı süre için ücret muafiyeti sağlanırken, tahsis olunanın ticari faaliyeti dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zarardan da sorumlu tutulmuştur.[95] Tahsis ücretinin zaman çarteri sözleşmesi ile aksi belirtilmedikçe, sözleşme ile tahsis olunana bırakıldığı günden itibaren aylık ve peşin olarak ödeme yükümlülüğü getirilmiştir.[96] Tahsis edenin gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yer ve tarihte teslim etmesi gibi tahsis olunanında, gemiyi sözleşmede belirtilen yer ve halde iade yükümlülüğü vardır. Aksi halde tahsis olunan, daha fazla zarara uğramaması kaydıyla, geciken zaman dilimi için zaman çarteri sözleşmesinin bittiği tarihte ödemesi gereken tahsis ücretinin iki katının ödemekle yükümlüdür.[97]

5.1.5 Zaman çarterinin sona ermesi

Zaman çarteri sözleşmesi, sözleşmede aksi belirtilmedikçe ve taraflar üzerlerine düşen yükümlülükleri yerine getirdiği takdirde sözleşme ile belirlenen süre dahilinde sona erer. Tarafların borç ve hakları haricinde sözleşmenin sona erimiyle ilgili Yeni TTK - zaman çarteri sözleşmesi başlığı altında özel hükümler getirilmemiştir.

5.1.6 Zaman çarterinden doğan taleplere ilişkin zaman aşımı

Zaman çarterinden doğan taleplere ilişkin zaman aşımı genel bir madde ile ifade edilmiştir ve bu maddeye göre alacağın muaccel olması ile başlayacak olan[98] zaman aşımı süresi bütün alacaklar için 1 yıl olarak belirlenmiştir.[99]

---

[93] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1134.
[94] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1136, 2 nolu bent.
[95] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1137, 1 nolu bent.
[96] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1136, 1 nolu bent.
[97] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1137, 2 nolu bent.
[98] Madde gerekçelerine bakıldığında zamanaşımının başlangıcı ile ilgili karışıklıkları önlemek adına buradaTBK genel kuralı tekrar edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeni TTK madde gerekçeleri, madde 1246.
[99] Algantürk L, 2006, syf. 138; 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1246.

5.2 Yolculuk Çarteri

5.2.1 Yolculuk çarteri sözleşmesinin tanımı

Yeni TTK ile yolculuk çarteri taşıyanın navlun karşılığında eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını yada belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı üstlendiği sözleşme çeşidi olarak ifade edilir.[100]

5.2.2 Yolculuk çarteri sözleşmesinin unsurları

Yolculuk çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi çeşididir. Bir sözleşmenin yolculuk çarteri sözleşmesi olabilmesi için navlun sözleşmesi unsurları olan deniz yoluyla taşıma, eşya taşıma taahhüdü, gemi ile taşıma, yükün taşıyanın zilyetliğine girmesi ve bu taşıma sonucu navlun ödemesi unsurlarını taşıması beklenir. Bununla birlikte kırkambar sözleşmesinin de navlun sözleşmesi olması dolayısıyla bu iki sözleşmenin ayrımını yaptıran unsur olarak ise karşımıza yolculuk sözleşmesinde gemi tahsisinin söz konusu olması çıkmaktadır.[101]

5.2.3 Yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafları

Yolculuk çarterinin tanımından da görüleceği üzere, yolculuk çarter sözleşmesinin tarafları, taşıyan ve taşıtan olarak ifade edilmiştir. Buna ek olarak Yeni TTK ile birlikte fiili taşıyan[102] kavramı da navlun sözleşmeleri dolayısıyla yolculuk çarteri sözleşmeleri kapsamında ele alınmaya başlanmıştır.[103] Yeni TTK ile fiili taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olarak (geminin maliki, kiracısı, işleteni vb.) taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekleştiren kişi şeklinde ifade edilmiş[104] ve bazı hususlarda fiili taşıyana yükümlülük ve borçlar yüklenilmiştir. Kendisine yüklenilen yükümlülük ve borçlar sebebiyle bazı durumlarda sözleşmenin tarafıymış gibi düşünülebilir. Ancak literatüre bakıldığında taşımanın, taşıyandan başka birisi

---

[100] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1138.
[101] Cumalıoğlu, 2010, syf. 68.
[102] Ayrıntılı bilgi için bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1191.
[103] Yeni TTK sistematiğinde fiili taşıyan kavramı navlun sözleşmeleri alt başlığında düzenlenirken, Çalık tarafından ifade edildiği üzere, gerçekte tüm deniz ticaret sözleşmeleri (çarter sözleşmelerini) de kapsamaktadır. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Çalık, 2012, syf. 447, "Yeni TTK'da Tüm Deniz Ticaret Sözleşmeleri Bakımından Getirilen Temel Yenilik: Fiili Taşıyan" başlığı. Yeni TTK madde gerekçelerine bakıldığında ise fiili taşıyan kavramının Hamburg Kuralları'ndan esinlenerek getirildiği ifade edilmektedir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Yeni TTK madde gerekçeleri, madde 1191.
[104] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1248, 2 nolu bent.

tarafından yerine getirilmesinde bu kişinin ifa yardımcısı olarak anıldığı görülmektedir ve taşıtanla arasında sözleşme ilişkisinin bulunmadığı ifade edilmektedir.[105]

5.2.4 Tarafların hak ve borçları

5.2.4.1 Taşıyanın hak ve borçları

Zaman çarteri sözleşmelerinde olduğu gibi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile de taraflar çeşitli hak ve borçlara haiz tutulmuştur. Yolculuk çarteri sözleşmesi yapılması ve giderini vermek kaydıyla taraflara sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk çarter partisinin düzenlenerek verilmesi hakkı getirilmiştir.[106] Her türlü navlun sözleşmesinde (dolayısıyla yolculuk çarteri sözleşmesinde de) taşıyana, geminin sözleşmede kararlaştırılan tarih ve yerde hazır bulundurulması, sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli, sözleşme de belirtilen amaca uygun halde bulundurma yükümlülüğü getirilmiştir.[107] Taşıyan, taşıtanın izni alınmaksızın eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bu eyleminden doğacak zarardan sorumlu tutulur.[108] Taşıyan eşyayı sözleşmede belirtilmedikçe ve ilgili ticari teamüle uygun olmadığı takdirde, güvertede taşıyamaz, küpeşteye asamaz.[109] Hem yükleme de hem de boşaltma da taşıyana veya yetkili bir temsilcisine yüklemenin başlayacağı gün kararlaştırılmadıysa, hazırlık ihbarında[110] bulunma yükümlülüğü getirilmiştir. Yolculuk çarter sözleşmesine veya taşıtan tarafından verilen talimata göre, bu bildirimin taşıtandan başka birisine yapılması gerekirse[111], taşıyan bu kişiye bildirim yapar. Burada hazırlık bildirimi bir şekle tabi tutulmazken, geçerlilik açısından ilgili kişiye ulaşma şartı aranmaktadır. Girişimde bulunulmasına karşın, ilgili kişi bildirimi almaktan kaçınır veya muhatabı bulunamaz ise, taşıtana bilgi verilmek kaydıyla

---

[105] Cumalıoğlu, 2010, syf. 94.
[106] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1139, 1 nolu bent.
[107] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1141.
[108] Tehlike halinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalarda bu hükmün uygulanmayacağı ifade edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1150.
[109] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1151.
[110] Hazırlık bildirimi gemi demir yerine vardığında yapılır. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1152.
[111] Yolculuk çarter sözleşmesine göre veya taşıtanın talimatına göre, aynı limanda birden çok kişi tarafından eşyanın teslim alınması halinde, bildirim taşıtana yapılır. Bu durumda yükletenler, her bir eşya için, geminin yükleme yerinin değiştirilmesini talep edebilir, bu durumda doğan masraflar ise taşıtana ait olur ve yükleme/boşaltma ve sürastarya süreleri bu esnada işler. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1161.

girişimde bulunulan gün itibariyle dikkate alınır. Bu bildirimi takip eden ilk takvim günü itibariyle de yükleme veya boşaltma süresi başlar ve bu süreler sözleşme ile belirlenmemişse ve teammüllerde aksi ön görülmedikçe, yirmidört saatlik kesintisiz çalışma süresi olarak kabul edilir.

Önceki TTK'da olduğu gibi Yeni TTK ile de sürastarya süresi ele alınmıştır. Buna göre sözleşmede kararlaştırılmışsa, yükleme süresinden fazla beklenilen süre sürastarya süresi olarak ifade edilir ve taşıyan bu süre içerisinde ilgili fiilin tamamlanmasını beklemek zorundadır. Sürastarya süresinin başlaması için bildirim yapmasına gerek yoktur. Sözleşmede taşıyana ödenecek sürastarya ücretinden bahsedip, süresi kararlaştırılmamış ise, bu süre 10 gün olarak dikkate alınır. Yükleme, boşaltma ve sürastarya süresi aralıksız olarak hesaplanır. Bu sürenin hesaplamasında taraflardan kimin faaliyet alanında olduğuna göre, yüklemeyi/boşaltmayı engelleyici durumlar bu sürenin dışında tutulur.[112] Yeni TTK ile hızlandırma pirimi hakları da saklı tutulmuştur.[113] Boşaltma halinde taşıyan bildirimi uygun şekilde yapmasına karşın eşyanın tamamı teslim alınmazsa, TBK 107. ve 109 nolu hükümleri nezdinde hakları saklı tutulmuştur. Eğer ki gönderilen eşyayı teslim almaktan kaçınırsa, bu durumda acilen taşıtana bildirilir ve bu sebeplerden ötürü doğan gecikme zararlarını taşıyan, talep edebilir. Kısmi çarter sözleşmelerinde bu hükümler her bir sözleşme için ayrı ayrı uygulanır.

Genel olarak taşıyanın sorumlulukları, navlun sözleşmesinin ifasında[114] tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur. Eşyanın ziya ve hasarından, geç tesliminden kaynaklanan zararlardan, hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması halinde sorumludur. Taşıyanın hakimiyeti eşyanın yüklenmek üzere teslim alındığı andan teslim edildiği veya teslim edilmek üzere ilgili ihbarda bulunarak gönderilenin emrine hazır olduğu veya ilgili teslim yerinin teammüllerine göre teslim edilmesi gereken kişiye teslim edildiği ana kadardır. Bu teslim süresinin sözleşmede belirtilen süreyi 60 gün geçmesinden itibaren eşya zayi

---

[112] Sürenin dikkate alınmadığı durumlar için ayrıca bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1156 ve 1172.
[113] Hızlandırma pirimi, yüklemenin veya boşaltmanın sözleşmede belirlenen süreden erken bitmesi halinde taraflarca kararlaştırılmış ise, kullanılmayan süreler dolayısıyla taşıyanın, taşıtana ödediği ücrettir.
[114] Özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında.

olmuş sayılabilir.[115] Taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı yükümlülük ve sorumlulukları saklı tutulmuştur.[116] Eşyanın taşındığı liman teamüllerinde aksi belirtilmedikçe, eşyanın gemiden çıkartılmasına ilişkin masraflar taşıyana, geri kalan boşaltma giderleri ise gönderilene aittir.[117]

Taşıyanın sorumlulukları için yukarıda belirtildiği gibi düzenlemelere başvurulurken, sorumluluklarına ilişkin Yeni TTK ile sorumluluk sınırları da ifade edilmiştir. Buna göre, eşyanın uğradığı zarar ve ziya durumunda, en yüksek olanı tercih edilmek üzere, koli veya ünite başına 666,67 özel çekme hakkına[118] veya ziya veya hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki özel çekme hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz.[119] Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın miktarı eşyanın sözleşmeye uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve tarihteki değere göre hesaplanır. Yükletenin kasten eşyanın değer ve cinsini yanlış bildirmesi halinde taşıyanın sorumluluğu kaldırılmıştır. Bu kısım nezdinde uygulamada yanlışlık yapılması halinde, taşıyan kasten yapıldığını iddia ederek sorumluluktan kurtulabilir, dolayısıyla tarafların başını ağrıtabilecek bir maddedir. Bununla birlikte taşıyanın taşıma süresinin aşılması halinde ödeyeceği miktarda, geciken eşya için navlunun iki buçuk katı ile sınırlandırılmış ve her halükarda ödenen toplam navlun miktarını geçemez denilmiştir. Bu sorumluluğun sınırlandırılması hakkın da ise kasten ve pervasızca, taşıyanın veya adamlarının fiili kapsam dışında tutulmuştur.[120]

5.2.4.2 Taşıtanın hak ve borçları

Yeni TTK ile birlikte taşıyanın hak ve borçları yukarıdaki gibi ifade edilirken, taşıtana da çeşitli hak ve borçlar yüklenilmiştir. Bunların en başında taşıtanın navlunu ve sözleşme kapsamında oluşan diğer borçları ödemesi gelir. Bunun haricinde genel olarak aksi belirtilmedikçe taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir. Taşıtan ve yükleten, eşya hakkında taşıyana doğru ve eksiksiz

[115] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1178.
[116] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1145.
[117] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1167.
[118] Burada bahsi geçen özel çekme hakkının Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nca belirlenen kura göre Türk Lirasına çevrimi yapılır.
[119] Madde 1186'ya göre bunun istisna hali şu durumda geçerli olur; yükleten tarafından eşyanın cins ve değeri, yükleme öncesi bildirilmiş ve taşıma senedine yazılmış olsun. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1186.
[120] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1186-1187.

beyanda bulunmakla mükelleftir.[121] Taşınan yükün özellikleri ve doğuracağı hukuki sorunlardan dolayı, taşıyana karşı sorumludur. Yükün taşınması için gerekli tüm belgeleri taşıyana vermekle ve bu belgelerden doğacak zararları karşılamakla yükümlüdürler.[122]

Taşıtan, bozulmuş veya hasarlanmış olup-olmadığına bakılmaksızın eşyanın, navlun yerine sayılması hususunda taşıyanı zorlayamaz. Gönderilen eşyayı teslim almazsa, taşıtan navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür. Taşıyan eşyayı gönderilene teslim etmiş ise, gönderilenden istenilecek masraf ve ücretleri taşıtandan talep edemez ancak burada taşıtanın sebepsiz zenginleşmesi hali söz konusu olursa, bu oranda taşıyan taşıtana zararını rücu edebilir. Taşıyan, üzerinde hapis hakkını kullandığı eşyanın paraya çevrilmesini istemiş buna karşın elde edilen para taşıyanın alacaklarını karşılamamış ise, taşıyan navlun sözleşmesinden doğan alacaklarını elde edemediği oranda taşıtandan talep edebilir. Son olarak eğer ki navlun ödemesi yapıldı ve boşaltma süresinin sonuna kadar gerçekleşen kaza sonrası eşya ziya oldu ise, taşıtan ödemiş olduğu navlunu geri alır. Navlun götürü üzerine kararlaştırılmışsa, eşyanın bir kısmında meydana gelen ziya, navlunda o oranda indirim hakkı kazandırır.[123]

5.2.5 Yolculuk çarterinin sona ermesi

5.2.5.1 Sözleşmenin hükümden düşmesi

Geminin Zayi Olması Sebebiyle

Geminin umulmayan bir durumdan ötürü yolculuk başlamadan önce zayi olması halinde, taraflar arasında herhangi bir tazminat söz konusu olmaksızın sözleşme hükümden düşer ve bu durumda gemi zayi olana kadar söz konusu olan borçlar taraflar arasında dikkate alınır.[124] Yolculuk başladıktan sonra gemi zayi olursa, mesafe navlunu[125] söz konusu olur ve bu miktar eşyanın kurtarılan yer ve tarihteki

[121] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1145.
[122] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1165.
[123] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1198, 1199, 1206, 1207.
[124] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1209.
[125] O ana kadar doğmuş bulunan alacakların dışında taşıyana geminin zayi olması sonrası kurtarılan eşyanın miktarına, geminin zayi olduğu ana kadar aldığı mesafeye, yolculuğun giderlerine, süresine, katlanılan rizikolarına ve zorluk derecesine göre hesaplanan navlun miktarıdır.

değerini aşamaz. Zayi olan gemiden kurtarılan ve emniyet altına alınan eşya başka bir limana getirilse bile mesafe navlunu ödenmesi gerekir.[126]

Eğer ki sözleşmede başka gemiye aktarma ve yüklemeye ilişkin engel teşkil edecek bir düzenlemeye gidilmediyse, diğer ifadeyle taşıyana böyle bir yetki verildi ise, taşıyan geminin zayi olması halinde taşımayı uygun diğer bir gemi ile yapabilir veya tamamlatabilir. Burada taşıyana, taşıtana durumu bildirme yükümlülüğü getirilmiştir. Geminin denize elverişsiz halde bulunmasında ise, gemi mahkeme tespit kararıyla birlikte zayi olmuş sayılır.[127]

Eşyanın Zayi Olması Sebebiyle

Yolculuk başlamadan önce ferden belirlenen eşyanın tamamının umulmayan bir hal yüzünden zayi olması halinde, tazminat olmaksızın sözleşme hükümden düşer. Ancak o ana kadar doğmuş bir alacak söz konusu ise, bu alacakların ifası gerekmektedir. Eşyanın bir kısmı zayi olursa, taşıtana kararlaştırılan navlunun yarısını ödemesi şartı ile sözleşmeyi feshetme veya taşıtanın durumunu güçleştirmemek kaydıyla başka eşya yükletme hakkı verilmiştir. Bu hak ise, taşıtana gemi limandan ayrılana kadar ki süre için tanınmış aksi durumda tam navlun ödeme yükümlülüğü getirilmiştir. Taşıtan başka eşya yüklemeyi tercih ederse, yükleme giderlerine katlanmak kaydıyla mümkün olan en kısa sürede yüklemeyi bitirmeye ve sebep olduğu zararı karşılamakla yükümlü tutulmuştur.[128]

Yolculuk başlamadan önce sözleşmede tür veya cinsi ile belirtilen eşya olması halinde, sözleşmede ferden belirlenmemiş bulunan eşyanın yüklenmek üzere tesliminden önce tamamı zayi olsa bile, taraflar arasındaki sözleşme sona ermez. Yeni TTK'da yolculuk çarter sözleşmesinde tür ve cinsi ile gösterilmiş bulunan eşya henüz bekleme süresi dolmadan gemiye yüklendikten veya yüklenmek üzere kaptana teslim edildikten sonra tamamen zayi olursa, taşıyan zayi olanlar yerine başka eşya teslimine hazır olduğunu gecikmeksizin bildirdiği ve yine aynı süre içinde bu eşyanın teslimine başladığı takdirde, sözleşme hükümden düşmez denilmektedir. Bununla birlikte taşıtana bu yüklemenin fazla giderleri ve bu yükleme yüzünden bekleme

[126] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1210.
[127] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1212-1213.
[128] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1214.

süresi uzar ise, taşıyanın uğradığı zararı tanzim etme borcu yüklenilmiştir.[129] Kişisel görüşümüz olarak burada, yük gemiye yüklenilmiş veya yüklenilmek üzere kaptana teslim edilmiş ise, karşımıza taşıyan tarafından geminin yüke elverişli halde bulundurulması hususu çıkmaktadır. Bu konuyla Yeni TTK'da net bir açıklama olmamakla birlikte geminin yüke elverişli halde bulundurulma zorunluluğu yükün yüklenmek üzere teslim alındığı tarihten itibaren mi geçerli olacaktır yoksa, sözleşmede bahsi geçen tarihten itibaren mi? Bu ifadeye göre kanımızca, yükün kendi ayıbından dolayı zayi olmaması kaydıyla tesliminden sonra zayi olması halinde uygulamada sorunlar yaşanacağı tahmin edilmektedir.

Yolculuk başladıktan sonra eşyanın tamamı zayi olursa, tazminat olmaksızın sözleşme hükümden düşer. Taşıyana da sadece bu ana kadar sözleşmeden doğan alacakları ödenir. Eşyanın bir kısmının zayi olması durumunda ise, sözleşme hükümden düşmez ve zayi olan kısmı hiç taşınmamış veya yolculuk devam ederken gemiden uzaklaştırılmış olsa bile, taşıyana tam navlun ödenir.[130]

5.2.5.2 Sözleşmenin feshi

Yeni TTK'da bazı özel durumlarda[131] taraflara tazminat verilmeksizin sözleşmeyi fesih hakkı verilmiştir. Ancak yolculuk başlamadan önce fesih hakkının kullanılabilmesi için sözleşmenin ifasını engelleyen durum için mevcut ihtimallere göre kısa zamanda ortadan kalkmayacağının belirlenmiş olması aranır. Yolculuk başladıktan sonra sözleşmenin ifası engellenir ise, bu durumda 1 ay boyunca engelin kalkmasının beklenilmesi gerektiği ifade edilmiştir.[132] Buna karşılık kısmi yolculuk çarteri sözleşmelerinde bu ifadeden muaf tutularak bekleme süresi olmaksızın fesih hakkı tanınmıştır. Eşyanın bir kısmına yönelik böyle bir engel var ise, bu sözleşmenin taraflarına fesih hakkı vermemektedir. Böyle bir durumda yolculuk henüz başlamamışsa, taşıtana -taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak kaydıyla- başka eşya yükleme hakkı tanınmış veya kararlaştırılan navlunun yarısını ödemesi şartıyla

---

[129] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1215.
[130] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1216-1217.
[131] Bu özel durumlar Yeni TTK, madde 1218 ile, gemiye ambargo ve devlet hizmeti için el konulması, varma yeri ülkesi ile ticaretin yasaklanması, yükleme/varma limanlarının abluka altına alınması, eşyaya ilişkin yükleme/boşaltma/transit limanı gibi ilgili otoritelerin yasak koyması olarak ifade edilmiştir.
[132] Savaş durumu ile sözleşmenin ifasının engellenmesi bu sürenin dışında tutularak, bekleme şartı aranmamaktadır.

sözleşmeyi fesih hakkı tanınmıştır. Yolculuk devam ederken böyle bir durumla karşılaşılırsa, yük hiç taşınmasa veya gemiden uzaklaştırılmış olsa bile tam navlun ödenir. Kısmi yolculuk çarteri sözleşmelerinde yukarıdaki özel halleder dışında sözleşme fesih hakkı tanınmamıştır. Bazı taşımalarda, taşıtanın eşya üzerinde tasarruf yetkisi olmayabilir. Yeni TTK ile bu konuda ele alınarak böyle bir halde, fesih hakkının eşya üzerinde tasarruf yetkisi olan kişi tarafından kullanılmasına olanak tanınmıştır.[133]

5.2.6 Yolculuk çarterinden doğan taleplere ilişkin zaman aşımı

Yolculuk çarterinden doğan taleplere ilişkin zaman aşımı genel bir madde ile zaman çarteri sözleşmesinde olduğu gibi ifade edilmiştir ve bu maddeye göre alacağın muaccel olması ile başlayacak olan zaman aşımı süresi bütün alacaklar için 1 yıl olarak belirlenmiştir.[134] Tazminat istemi için ise, eşyanın ziya olması, hasar veya geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat isteme hakkı bir yıl içinde yargıya başvuru yapması ile sınırlandırılmıştır aksi durumda bu hakkı düşmektedir. Tazminat isteme süresi, eşyanın teslimi, bir kısmının teslimi ile veya sözleşmede belirtilen teslim etmesi gereken süreden itibaren başlar. Eğer ortada sorumlu tutulan kişinin rücu davası var ise, bu dava hak düşürücü süre olarak verilen 1 yıllık süre sonrasında da açılabilir.[135] Burada da hak sahibi kişiye istenen tazminat bedelini ödediği veya tarafına dava dilekçesinin ulaştığı tarihten itibaren 90 günlük bir süre tanınmıştır. Ayrıca taraflara karşılıklı anlaşma yoluyla bu süreyi uzatabilme hakkıda tanınmıştır. [136]

5.3 Uygulamadaki Sorunlar

Deniz ticaret sözleşmelerine ilişkin Yeni TTK sistematiği ile sunulan ayrım yapılmadan önce zaman çarterine ilişkin farklı görüşler ve bunun sonucunda farklı şekilde hukuki değerlendirmeler mevcut idi. Zaman çarterinin ayrı bir başlık olarak ele alınması ile uygulamadaki bu sorunlara çözüm bulunmuştur. Bununla birlikte

---

[133] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1219 ve 1124.
[134] Algantürk L, 2006, syf. 138; 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1246.
[135] Burada tazminat isteminin muhatabının karşı tarafı oyalaması yoluyla bu sürenin dolmasına sebep olursa, bu durumda süre zarar görenin bu durumu öğrendiği tarihten itibaren başlar. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1190.
[136] 6102 sayılı Yeni TTK, madde 1188.

zaman çarteri sözleşmelerinin önceden navlun sözleşmeleri kapsamına alınması ile Türk Vergi Hukuku açısından bazı istisnalar tanınmaktaydı. Bu yeni ayrım ile birlikte, zaman çarteri sözleşmesi navlun sözleşmesi[137] olarak algılanmadığı için[138] bu istisnalardan faydalanamayacaktır ve bazı hususlarda uygulamada sıkıntılar doğmasına sebep olacaktır.[139]

Yolculuk çarter sözleşmelerinde ise, önceki TTK ile de ele alınması ve bu yönde -ismen farklı olmak kaydıyla- düzenlemelerin olması dolayısıyla daha çok yapılan düzenlemelerin dilinin güncelleştirildiği ve önceki TTK'da yer alan bazı maddelerde atılan kısımların olduğu görülmektedir. Özellikle en keskin düzenlemelerin zarar ve tazminata ilişkin kısımlarda yapıldığı görülebilir. Yeni TTK ile pişmanlık navlunu kaldırılmış, zarar ve kusura orantılı tazminat esası getirilmiştir. Yeni TTK ve onun başvurduğu TBK genel kuralları gereği zararın kanıtlanması gerekli hale getirilmiştir. Navlun sözleşmelerinde (dolayısıyla yolculuk çarteri sözleşmelerinde), sözleşmenin seferden önce feshi veya taşıtanın yük vermemesi halinde taşıyanın uğradığı zararın tazminine gidilmiş ve tereddüt halinde kararlaştırılan navlunun yüzde otuzu yoksun kalınan kazanç olarak ifade edilmiştir. Bu noktada Çalık'a göre çelişkili bir çözüm sunulmuştur.[140]

Yeni TTK ile gelen yeni bir düzenleme ise, fiili taşıyan kavramıdır. Kanun sistematiğinde navlun sözleşmelerinde ifade edilmesine karşın, uygulamada şimdiden tüm çarter sözleşmelerini kapsadığı yönünde görüşlerin çıktığı görülebilmektedir.[141] Yine fiili taşıyan kavramıyla ilgili uygulamada sorun yaşanabileceği tespit edilen diğer bir husus, fiili taşıyanın sözleşmelerin tarafı olup-

---

[137] Navlun sözleşmesi bir istisna sözleşmesi olarak kabul edildiğinde navlun sözleşmesi uyarınca elde edilen gelirler (navlun ve diğer ücretler, kılavuzluk, liman, fener, römorkaj ücret ve resimleri, bekleme masrafları vb.), Gelir Vergisi Kanunu, ticari kazanç hükümlerine tabi olacaktır. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Çelikkaya, 2005, syf. 79-80; Gelir Vergisi Kanun Tasarısı İkinci Kısım Birinci Bölüm - Ticari Kazanç, 12.06.2013, syf. 7.

[138] Bu noktada Yeni TTK sistematiği dikkate alınarak böyle bir açıklamaya gidilmiştir. Uygulama da önceki bölümlerde de belirtildiği üzere, zaman çarterinin farklı şekillerde değerlendirilmesi gerektiğine yönelik görüşler mevcuttur. Detaylı bilgi için ayrıca bkz. dipnot 18-19-20.

[139] Zaman çarteri sözleşmesi taşıma taahhüdü içermemesi dolayısıyla navlun sözleşmesi kapsamına girmemektedir. Önceki TTK nezdinde yapılan bir değerlendirmeye göre, zaman çarteri sözleşmesi deniz ticaretinde kullanılan bir kiralama yöntemidir ve elde edilen gelir kiradır. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Çelikkaya, 2005, syf. 79, dpn. 23. Gelir Vergisi Kanun Tasarısında ise, kira hükümleri Gayrimenkul Sermaye İradı'na tabidir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Gelir Vergisi Kanun Tasarısı, madde 37.

[140] 6102 sayılı Yeni TTK, madde, 1158; Çalık, 2012, syf. 447.

[141] Çalık, 2012, syf. 447.

olmadığı kanısıdır. Kişisel görüşümüze göre, fiili taşıyan sözleşmelerin tarafı değildir ve tarafı olup-olmamasına göre sorumluluk alanı değişecektir. Bu sebeple, Yeni TTK'da bahsi geçen bu noktanında yorumlara mahal vermeyerek net bir şekilde ifadesi gerekmektedir.

Çalık'a göre, "emredici kurallar" önceki TTK ile sadece konşimentolu taşımalara etki ederken, Yeni TTK ile birlikte kırkambar ve tüm denizde taşıma senetleri bakımından da geçerli hale getirilmiştir. Yolculuk çarteri bakımından ise uygulanabilirliği ancak, konşimento düzenlenmesi halinde olacaktır.[142] Sorumlulukların sınırlandırılmasına ilişkin önceki TTK'da yer alan Hague Kuralları etkisi, Yeni TTK ile birlikte yerini Hamburg Kuralları'na bırakmaya başlamıştır. Hamburg Kuralları'ndan etkilenen Yeni TTK ile, eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konulmuşsa, denizde taşıma senedi içeriğine yazılan her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılmaktadır. Bizzat ziya taşıma gereci zarara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli olarak sayılır hükmü getirilmiştir. Dolayısıyla bu durumda bir konteynır bir koli olarak değerlendirmeye tabi tutulmuştur.[143] Bu açıdan bakıldığında ise, konteynırın taşıyana ve taşıtana ait olması hallerinde farklı hükümler doğurmaktadır. Bu sebeple bahsi geçen bu kısım uygulamada çarter sözleşmeleri - konşimento arasında yapılacak atıflarda sorunlarla karşılaşılmasına sebep olabilecektir.

5.4 Çarter Partinin Fonksiyonları

Çarter sözleşmelerinin fonksiyonlarını kapsamına ve ele alınış biçimine göre ifade etmek mümkündür. Örneğin zaman çarteri sözleşmelerinde, çarter parti fonksiyonel olarak tahsis etme amacı gütmektedir. Yani bir yükün taşınması için belirli bir zaman dilimi için geminin tahsis edildiğini gösterir.[144] Yolculuk çarteri sözleşmesinde ise, taşıma taahhüdü ve yükün taşıyanın zilyetliğine girdiğini ispat eden fonksiyonlarını

---

[142] Mineliler, 2007, syf. 980; Çalık, 2012, syf. 448, paragraf 2.
[143] 6102 ayılı Yeni TTK, madde 1186, 3 nolu bent.
[144] Burada tahsis edilen unsur sadece gemi değildir, aynı zamanda gemi kaptan ve gemi adamlarıda bu kapsamdadır ve henüz inşa halindeki bir gemide o anda zaman çarteri sözleşmesi yapılarak, örneğin iki yıl sonra, tahsis olunanın kullanımına sunulabilir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Tekil, 1970, syf. 291.

barındırmaktadır. Genel olarak ifade edecek olursak çarter parti fonksiyonel olarak, ispat fonksiyonunu barındırmaktadır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi konusunda uluslararası, bölgesel ve ulusal düzenleme ve kurallar, bu işe yıllarını vermiş alanında uzman kişilerin görüş ve yorumları, vuku bulan davalara ilişkin emsal mahkeme kararları gibi birçok dayanak noktası bulunmaktadır.

Uluslararası düzenlemeler ve kurallar denildiğinde, ilgili bölümde belirtildiği gibi Hague, Hague-Visby, Hamburg, Rotterdam Kuralları gibi çarter sözleşmeleri ve konşimentolu taşımalara ilişkin kaidelerin yer aldığı kural ve protokoller karşımıza çıkmaktadır. Bu kurallar bazı noktalarda benzer yorumlar getirirken bazen de tamamen ayrı şekilde değerlendirmelere sahip olmaktadır. Literatürde kimisinin çartereri, kimisinin donatanı koruduğu veya bazı maddelerin ağır şartlar içerdiği gibi çeşitli görüşler mevcut olmakla birlikte, bu kuralların çarter sözleşmelerine etkisi, konşimentolu taşımalara ilişkin atfı içeren "paramount kloz" vesilesiyle olmaktadır. Dolayısıyla çarter sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda bu kuralların önemli bir yeri bulunmaktadır.

Önceki TTK'da, taraf olunan Hague Kuralları'nın etkisi görülmekteydi Yeni TTK'da ise, Hague Kuralları'nın yanısıra ilgili madde gerekçelerine bakıldığında Hamburg Kuralları etkisinin de olduğunu görmek mümkündür. Lakin Roterdam Kuralları'nın yeni olması dolayısıyla henüz Yeni TTK'da hüküm bulmuş değildir. Bununla birlikte, Rotterdam Kurallarının Kısım 2/Madde 5/Genel Uygulama Kapsamı'nda yer alan bu konvansiyon teslim alma yeri, yükleme limanı, teslimat yeri veya boşaltma limanından herhangi birinin konvansiyona taraf devletlerin sınırları dahilinde yer alması durumunda ve geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının veya ilgili başla bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanır ifadesinden yola çıkarak, bu konvansiyona taraf olan bir ülkeden yükleme yada boşaltma işlemi gerçekleştirildiğinde, taraf olunmasa bile hukuki değerlendirmeye etkisinin olabileceği aşikardır. Dolayısıyla, Yeni TTK'nın ilgili Rotterdam Kuralı gözden

geçirilerek, bu yönde güncellenme yapılması ilerleyen zamanlarda karşılaşabilecek sorunlara çözüm teşkil edecektir.

Ulusal hukuk sistemlerinin önceki TTK'ya etkisi göz önünde bulundurulduğunda, daha çok Alman Ticaret Kanunun (HGB) etkisi görülmektedir. Yeni TTK'da ise yapılan düzenlemelerde Alman Ticaret Kanunu (HGB) yanısıra, Fransız ve Hollanda hukuk sistemlerininde etkisinin olduğu görülmektedir. Özellikle çarter sözleşmelerinin Yeni TTK'da ele alınış biçimine bakıldığında, Fransız Hukuk sisteminin etkisinin arttığını söyleyebiliriz. Bununla birlikte Yeni TTK'da Alman Hukuk sistemininde etkisi sürmektedir. Alman Ticaret Kanunu'nda (HGB) 2013 yılında, özellikle konşimentolu taşımalar olmak üzere, birçok kısımda değişiklikler yapılmıştır. Yeni TTK'nın bu tarihten önce yürürlüğe girmesinden ötürü yapılan bu değişiklikler dikkate alınamamıştır. Bununla birlikte Yeni TTK'da 1966 tarihli "Navlun Sözleşmeleri ve Deniz Taşımalarına" ilişkin Fransız hukuk sisteminin dikkate alındığı görülmektedir. Alman Hukuk sisteminde olduğu gibi, Fransız Hukuk sisteminde de Yeni TTK'nın düzenlenilmesi sırasında çok büyük değişiklikler olmamasına karşın 3 Mart 2010 tarihli güncellemeler gelmiştir. Bu sebeple Alman HGB'nde ve Fransız Hukuku'nda yapılan değişikliklerin gözden geçirilerek, Yeni TTK'nın gerekli görülen kısımlarında - özellikle konşimentolu taşımalara ilişkin ciddi değişiklikler getiren Alman Hukuku'ndan alınan kısımlarda - güncelleme yapılması Yeni TTK'nın uygulanabilirliğini ve diğer hukuk sistemleri ile uyumluluğunu artırıcı unsur olacaktır.

Önceki TTK'da özellikle bazı çarter sözleşmelerinin hangi hapsamda değerlendirileceği hususu Yeni TTK ile getirilen yeni ayrımda çözüme kavuşturulmuştur. Gemi kira sözleşmeleriyle ilgili önceki TTK'da herhangi bir düzenleme olmaması dolayısıyla BK'na başvurulması Yeni TTK'da gemi kira sözleşmeleri ayrımının yer verilmesi ile azaltılmıştır. Buna rağmen, bu bölümde hükmü bulunmayan durumlarda TBK adi kira sözleşmelerine, hükümlerinin nitelikleri elverdiği ölçüde başvurulur diyerekte olası ihtilaf ve çözümsüzlük halinde TBK hükümlerine başvurulması için açık kapı bırakılmıştır.

Yeni getirilen zaman çarteri sözleşmeleri ile ilgili, geminin teknik/ticari yönetimine ve ücret ödeme borcuna ilişkin hükümlerde herhangi bir yeni düzenleme

getirilmediği görülür yani uygulamada çarter parti formlarında bahsi geçen hükümler, önceki TTK'da yer alan borçlar kanunu ve navlun sözleşmeleri hükümleri uyarlanarak zaman çarteri sözleşmelerinin değerlendirilmesi hususunda kanuna dâhil edilmiştir.

Yeni TTK'da yer verilen navlun sözleşmeleri açısından ise, önceki TTK'da da bu yönde bir ayrım olması dolayısıyla bazı maddelerin sadece dilinin güncellendiği görülmektedir. Bazı maddelerde ise, uygulamada görülen sorunlar, kanunun alınmış olduğu mehaz hukuk sistemleri, 1924 Hague Kuralları, 1968 Hague-Visby Protokolü, 1978 Hamburg Kuralları gibi uluslararası düzenlemelere uyum sürecince getirilen değişikliklerden kaynaklandığı görülür.

Türk hukuk sisteminde deniz ticaret sözleşmeleri ile ilgili başvurulan hukuki merci sadece bununla sınırlı değildir. Yeni TTK güncellenirken Borçlar Kanunu'da güncellenmiş ve Türk Borçlar Kanunu olarak yerini almıştır. Özellikle gemi kira sözleşmelerinde, gerekli görüldüğü hallerde Türk Borçlar Kanunu'na başvurulabilecek olması bu kanununda dikkate alınmasını gerektirmektedir. Diğer başvurulan hukuk dallarından birisi ise, Türk Vergi Hukuku'dur. Yapılan sözleşmeler ve elde edilen gelirlere ait vergilendirmenin yer aldığı Türk Vergi Hukuku ile navlun sözleşmelerine getirilen vergi avantajı ve istisnalar, Yeni TTK'da çarter sözleşmelerinin ayrımının değişmesi ile gemi kira sözleşmeleri ve zaman çarteri sözleşmelerine uygulanamayacaktır veya kısmen uygulanacaktır. Özellikle zaman çarteri sözleşmeleri 2013 tarihli Gelir Vergisi Kanun Tasarısı'da göz önünde bulundurulduğunda arada kalmıştır. Bu hususta tarafların dikkat etmesi gereken ve ilgili birimlerce deniz ticaretinin teşviki adına tekrar göz önünde bulundurulması gereken diğer bir nokta olacaktır.

KAYNAKLAR

Algantürk L, D. (2005). CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:4 Sayı:8 Güz: 2005/2 syf. 149-172.

Algantürk L, D. (2006). TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 5, Sayı: 10, Güz: 2006/2, syf. 123-145.

Arslan İ ve Aydın S. (2013). Çarter Partideki Tahkim Klozunun Konişmento Hamiline Etkisi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVII, Sayı 1-2, syf.123-139.

Aybay G. ve diğ. (1998). Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku, Yaylım Matbaası, ISBN: 975-8032-04-6, İstanbul.

Baughen S. (2009). Shipping Law, Edition: $4th$, Routledge Cavendish, Oxon, ISBN10: 0-415-48718-8.

Berlingieri F. (2009). A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules, General Assembly of the AMD, syf. 1-65.

BIMCO Standart Çarter Parti Formları, Alındığı Tarih: 13.11.2013, adres: https://www.bimco.org/Chartering/Documents.aspx

Boyd C. S. ve diğ. (2008). Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Edition: $Edition: 21th$, London Sweet & Maxwell.

Cumalioğlu E. (2010). Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği, Dokuz Eylül Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:10, Sayı:2, syf. 65-98.

Çağa T. (1979). Deniz Ticareti Hukuku, İÜ Hukuk Fakültesi Yayını.

Çağa T. ve Kender R. (2001). Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmesi, 6. Baskı, Beta Yayınları, ISBN 975-486-363-6.

Çakalır Y. (1985). Römorkaj Sözleşmesi, Ankara.

Çalık, A. (2011). Ana Hatları ile Yeni TTK Hükümleri Çerçevesinde Deniz Ticaret Hukuku Değişiklikleri, Genişletilmiş Konferans Metni, syf.72.

Çalık A. (2012). Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 18, Sayı: 2, syf. 443-450.

Çelikkaya A. (2005). Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi, AÜHFD, syf. 73-90.

Değirmenci N. K. (2010). Türk Deniz Hukuku'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, Sayı:2, Cilt:1, syf. 79-96.

German Commercial Code (2013). Book 5 of (Maritime Trade) of the Commercial Code. Alındığı Tarih: 05.12.2013, adres: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/index.html#gl_p0009.

Gelir Vergisi Kanun Tasarısı (2013). Sayı 3138, Üst Yazı Tarihi: 12.06.2013, Alındığı Tarih: 20.12.2013, adres: http://www.vergiportali.com/upload/GVKTASARI.pdf.

Hague Rules (1924). International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Alındığı Tarih: 05.09.2013, adres: http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html.

Hague Visby Protocol (1968). Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Alındığı Tarih: 05.09.2013, adres: http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html.

Hamburg Rules (1978). United Nations Convention on the Carriage of Goods By Sea. Alındığı Tarih: 05.09.2013, adres: http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.html.

Haanappel PPC. ve Mackaay E. (1995). New Netherlands Civil Code Book & Traffic Means and Transport, syf. 1-409.

Ilgın, S. (1988). Deniz Ticaretinde Chartering ve Hukuku, Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkez Komutanlığı Öğretim Başkanları Yayınları: 24.

Ilgın, S. (1993). Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukuki Durumları, Doktora Tezi, İstanbul.

Kender R. ve Çetingil E. (2009). Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler, Baskı: 10, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, ISBN: 978-605-5865-31-3.

Mineliler Z. D. (2007). Denizyoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:9 Özel Sayı, syf. 957-982.

Reynolds F. (1990). The Hague Rules, the Hague-Visby Rules and the Hamburg Rules, MLAANZ New Zealand Branch Conference, Tokaanu, syf. 16-33.

The Rotterdam Rules (2009). United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Alındığı Tarih: 11.11.2013, adres: http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Roterdam.aspx.

Tekil F. (1970). Deniz Ticaret Hukuku, Bozak Matbaası, İstanbul, Birinci Cilt, 1970.

Singh L. (2011). The Law of Carriage of Goods by Sea, Bloomsbury Publishing, Hamsphire, ISBN: 978 1 84766 703 8.

Sözer, B. (2011). Deniz Ticareti Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul, Birinci Bası, ISBN: 978-605-4002-98-6.

Ülgener, M. F. (2000). Çarter Sözleşmeleri, Der Yayınları, İstanbul, ISBN: 975-353-173-7.

Ülgener, M. F. (2007). Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi, İÜHFM C. LXV. S.2. syf. 353-370.

Tüysüz M. (2012). Deniz Ticaret Hukuku'nda Staryanın Başlaması, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVI, Sayı: 2, syf. 37-69.

Yeni TTK Genel Gerekçe, Alındığı Tarih: 16.11.2013, adres: http://www.yenittk.com/tr/yeni-turk-ticaret-kanunu-mevzuat-ve-duzenlemelerin-tam-metinleri-gerekceler-genel-gerekce.html.

Yeni TTK Madde Gerekçeleri (t.y.). Beşinci Kitap-Deniz Ticareti (Madde 931-1400), Alındığı Tarih: 16.11.2013**,** adres: http://www.ticaretkanunu.net/ttk-madde- 1138/.

Wilson, J. F. (2001). Carriage of Goods by Sea, Edition: 4^{th}, Pearson Education, London, ISBN: 0 582 43740 7.

6762 Sayılı Önceki Türk Ticaret Kanunu (1956). Dördüncü Fasıl – Deniz Ticareti Mukaveleleri, 9353 Sayılı Resmi Gazete, Yayın Tarihi: 09.07.1956.

6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu (2011). Dördüncü Bölüm – Deniz Ticareti Sözleşmeleri, 27846 Sayılı Resmi Gazete, Yayın Tarihi: 14.02.2011.

EKLER

EK A: Önceki ve Yeni TTK nezdinde çarter sözleşmelerinin karşılaştırılması.
EK B: BIMCO'ya göre çarter sözleşmelerinin tasnifi.

EK A: Önceki ve Yeni TTK nezdinde çarter sözleşmelerinin karşılaştırılması.

Çizelge A.1 : Önceki ve Yeni TTK'da Çarter Sözleşmelerine İlişkin Bazı Hükümler.

Önceki TTK	**Yeni TTK**	**Gerekçe**
Madde : -	**Madde 1131:** (1) Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. (2) Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır.	**Madde 1131** – 1966 tarihli Fransız Kanunu ve Kararnamesi dikkate alınarak zaman çarteri sözleşmesinin düzenlenmesi. Bu sözleşmede gemi kira sözleşmesinden farklı olarak çarterere belli bir süre için geminin zilyetliği değil; ticarî idaresi bırakılmakta, geminin teknik idaresi ise tahsis edence üstlenilmektedir.
Madde : -	**Madde 1132:** (1) Zaman çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir zaman çarter partisi düzenlenmesini ve verilmesini isteyebilir.	**Madde 1132** – Madde, taraflara birbirlerinden sözleşmenin şartlarını içeren bir belge isteme yetkisi vermektedir. Böyle bir belgenin düzenlenmesi geçerlilik değil, ispat şartı olarak öngörülmüştür.
Madde : -	**Madde 1133:** (1) Tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlenir. Bu amaçla tahsis eden, belirlenen gemiyi; a) Kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak, b) Sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak ile yükümlüdür.	

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde : -	**Madde 1134:** (1) Geminin, ticari yönetimi tahsis olunana aittir. (2) Kaptan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır.	**Madde 1134** – tahsis edenin geminin ticarî yönetimini çarterere bırakma borcu düzenlenmektedir.
Madde : -	**Madde 1135:** (1) Geminin ticari işletilmesinden doğan, özellikle makinelerinin düzenli bir şekilde işlemesini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması için gerekli giderlere olduğu gibi, tüm giderlere tahsis olunan katlanır.	**Madde 1135** – çartererin geminin ticarî işletilmesinden doğan masraflara katlanma borcu düzenlenmiştir.
Madde : -	**Madde 1136:** (1) Tahsis ücreti, geminin ticari yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere aylık olarak ve peşinen ödenir. (2) Geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az yirmi dört saati geçmiş olması şartıyla, ticari bakımdan yararlanılabilir bir durumda olmadığı süre için ücret ödenmez.	**Madde 1136** – tahsis eden üç tür güvenceden yararlanacaktır: (a) öncelikle, doğrudan tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde 4721 sayılı Kanun uyarınca hapis hakkı tanınmıştır; (b) ardından, tahsis olunanın üçüncü kişilerle yaptığı navlun sözleşmelerinden doğan navlun alacakları için tahsis edene yine 4721 sayılı Kanun hükümlerine göre alacak rehni bahşedilmiştir;

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde : -	**Madde 1136 – Devamı:** (3) Tahsis eden zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için, tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına, tahsis olunana ödenecek navlun üzerinde aynı Kanunun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehnine ve bu navlunu teminat altına almak üzere 1201 inci maddeye göre tanınan hapis hakkına sahiptir; şu kadar ki, navlun borçlusu, alacak rehni kendisine bildirilmediği takdirde tahsis olunana yapacağı ödemeyle borcundan kurtulur.	**Madde 1136 – Devamı:** (c) nihayet, tahsis olunanın üçüncü kişilerle yaptığı navlun sözleşmelerinden doğan ve tahsis edene rehinli sayılan navlun alacakları için Tasarının 1201 inci maddesinde öngörülen hapis hakkının, o hapis hakkı var olduğu halde ve ölçüde, tahsis eden tarafından da kullanılabileceği kabul edilmiştir. Bu düzenlemenin (b) ve (c) ihtimallerinde öngörülen güvencelerin devreye girebilmesi için, navlunun muaccel ve tahsis olunana henüz ödenmemiş olması, alacak rehni bakımından da ayrıca ihbar edilmiş olması şarttır.
Madde : -	**Madde 1137:** (1) Tahsis olunan, geminin ticari yönetimi dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararlardan sorumludur. (2) Tahsis olunan, sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde ve hâlde iade etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali hâlinde, tahsis olunan, gecikilen zaman dilimi için, zaman çarteri sözleşmesinin bittiği tarihte ödenmesi gereken tahsis ücretinin iki katını ödemekle yükümlüdür; meğerki bu yüzden daha yüksek bir zararın meydana geldiği ispat edilmiş olsun.	

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1016: Navlun mukavelesiyle, taşıyan navlun karşılığında; 1) Geminin tamamını veya bir cüzünü yahut muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna "çarter mukavelesi", 2) Parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki buna da "kırkambar mukavelesi" denir.	**Madde 1138:** (1) Taşıyan, navlun karşılığında; a) Yolculuk çarter sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir.	**Madde 1138 –**Geminin bir cüz'ü ibaresi yerine, geminin bir ambarı veya başka taşıma bölümünü anlatmak üzere Türk Medeni Kanunu hükümlerine paralel olarak "kısım" sözcüğünün kullanılması tercih olunmuştur.
Madde 1017: Çarter mukavelesi yapıldığında taraflardan her biri, masrafını çekmek şartı ile, kendisine mukavele şartlarını ihtiva eden bir çarter parti verilmesini isteyebilir.	**Madde 1139:** (1) Yolculuk çarteri sözleşmesi yapıldığında, taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk çarter partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.	**Madde 1139 –** 6762 sayılı kanunun 1017. maddesinden Alm. TK'nın 557. paragrafı ile karşılaştırılarak ve dili güncellenmiştir.
Madde 1018: Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kamaralar hariç tutulmuş sayılır; bununla beraber taşıtanın muvafakatı olmaksızın kamaralara eşya yükletilemez.	**Madde 1140:** (1) Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kamaralar hariç tutulmuş sayılır; bununla beraber taşıtanın izni olmaksızın kamaralara eşya yükletilemez.	**Madde 1140:** Önceki TTK ve Alm. TK'nın 558. paragrafı karşılaştırılarak dili güncellenmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1019: Her nevi navlun mukavelesinde taşıyan, geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını ve soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, ambarlarının yüke kabüle, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını temin etmekle mükelleftir. Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan mesuldür; meğerki tedbirli bir taşıyanın sarfetmekle mükellef olduğu dikkat ve ihtimam gösterilmekle beraber eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.	**Madde 1141:** (1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. (2) Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.	**Madde 1141:** Alman TK'nu ve 1924 Hague Kuralları dikkate alınarak böyle bir düzenlenmeye gidilmiş, 1924 Hague Kuralları ile uyumlu olan maddelerin dili güncelleştirilmiştir.
Madde 1020: Kaptan yükü almak için gemiyi taşıtanın ve birden çok kimselere tesis edilmişse ise hepsinin göstereceklerı yere demirler.	**Madde 1142:** (1) Kaptan, eşyayı almak için sözleşmede kararlaştırılan yere demirler. (2) Sözleşmede yalnızca geminin yükleme yapacağı liman veya bölge kararlaştırılmışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında yükleme yerinin belirlenmesini bekler.	**Madde 1142:** Bu madde önceki TTK ilgili maddesi, İngiliz içtihatları ve Alman ve Türk Borçlar hukuku hükümleri ve uygulamada görülen/görülebilecek sorunlar göz önünde bulundurularak tekrar ele alınmıştır.
Madde 1021: Mukavele yükleme limanı nizamları ve bunlar yoksa mahalli teamüller ile aksi tayin olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma masrafı taşıtana, yükleme masrafı ise, taşıyanadır.	**Madde 1143:** Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir.	**Madde 1143:** İlgili Alman TK maddesi ile karşılaştırılmış ve dili güncellenmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1022: Kararlaştırılan eşya yerine, aynı varma limanı için, taşıtan tarafından gemiye başka eşya yükletilmek istenilirse, taşıyan, bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabül ile mükelleftir. Mukavelede eşya yalnız nev'i ve cinsi ile tayin edilmiş olmayıp da ferden tayin edilmiş ise bu hüküm tatbik olunmaz.	**Madde 1144:** Kararlaştırılan eşya yerine, aynı varma limanı için, taşıtan tarafından gemiye başka eşya yükletilmek istenilirse, taşıyan, bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabül ile yükümlüdür. Sözleşmede, eşya ferden belirlenmiş ise, bu hüküm uygulanmaz.	**Madde 1144:** Önceki TTK ve Alman TK karşılaştırılarak alınmıştır. Önceki TTK'da yer alan iki paragraf tek paragraf haline getirilmiştir.
Madde 1023: Taşıtan ile yükleten, eşyanın ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında taşıyana karşı doğru beyanda bulunmakla mükelleftirler. **Madde 1024:** Eşyanın cins ve mahiyeti hakkında yanlış beyanlarda bulunan taşıtan veya yükleten, kusuru varsa taşıyana ve 973 üncü maddenin birinci fıkrasında yazılı diğer kimselere karşı beyanlarının doğru olmamasından doğacak zararlardan mesuldürler.	**Madde 1145:** (1) Taşıtan ile yükleten, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar. (2) Taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumluluğu saklıdır.	**Madde 1145:** 1924 Brüksel Sözleşmesi'ne uyum.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1024: Taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi yasak olan eşyayı yükler yahut yükleme sırasında kanun hükümlerine ve hususiyle zabıta, vergi ve gümrük kanunlarına aykırı hareket ederler ve bu fiillerinde kusurları bulunursa aynı hüküm tatbik olunur. Kaptanın muvafatiyle hareket etmiş olmaları taşıtan ve yükleteni diğer şahıslara karşı olan mesuliyetten kurtaramaz. Bunlar eşyanın müsadere edilmiş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten imtina edemezler. Eşya, gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye sokarsa, kaptan, bunu karaya çıkarmaya veya acil hallerde denize atmaya salahiyetlidir.	**Madde 1146:** (1) Taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yükler yahut yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları var ise sorumlu olurlar. (2) Kaptanın onayıyla hareket etmiş olmaları, taşıtan ve yükleteni diğer kişilere karşı sorumluluktan kurtarmaz. Bunlar eşyanın el konulmuş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten kaçınamazlar. (3) Eşya, gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye sokarsa, kaptan, bunu karaya çıkarmaya veya zorunluluk hallerinde denize atmaya yetkilidir.	**Madde 1146:** İlgili maddenin dili güncelleştirilerek alınmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1025: Kaptanın bilgisi olmaksızın gemiye eşya getiren kimse de 1024 üncü maddeye göre bu yüzden doğacak zararı tazmin etmekle mükelleftir. Kaptan bu gibi eşyayı tekrar karaya çıkarmaya ve gemiyi veya diğer yükü tehlikeye düşürürse icabında denize atmaya salâhiyetlidir. Kaptan eşyayı gemide alıkorsa bunlar için yükleme yerinde ve yükleme sırasında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlunun ödenmesi lâzımdır.	**Madde 1147:** Kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yükleyen kişi de	**Madde 1147:** 1924 Hague Kuralları'nın ve Alm. TK'nın ilgili maddesi ile karşılaştırılarak ve dili güncelleştirilerek alınmıştır.
Madde 1026: Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun 12 nci maddesinin A - F bentlerinde yazılı olan tehlikeli eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli vasıf veya maliyetlerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleten, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi 1024 üncü maddeye göre mesul olur. Bu halde kaptan eşyayı her zaman ve her hangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka surete zararsız hale sokmaya salâhiyetlidir. Kaptan eşyanın tehlikeli vasıf ve mahiyetini bildiği halde, yüklemeye muvafakat etmiş olursa eşya gemiyi veya diğer yükü tehlikeye soktuğu halde aynı şekilde hareket etmeye salâhiyetlidir. Bu halde de taşıyan veya kaptan, zararı tazmine mecbur değildirler. Müşterek avarya halinde zararın paylaşılmasına dair olan hükümler mahfuzdur.	**Madde 1148:** (1) denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleten, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi, 1145 inci maddeye göre sorumludur. bu hâlde kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hâle getirmeye yetkilidir. (2) kaptan, eşyanın tehlikeli cins veya niteliğini bildiği hâlde, yüklemeye onay vermişse, eşya gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye soktuğu takdirde aynı şekilde hareket etmeye yetkilidir. bu hâlde de taşıyan veya kaptan, zararı tazmin etmekle yükümlü değildir. müşterek avarya hâlinde zararın paylaşılmasına ilişkin hükümler saklıdır.	**Madde 1148:** 1924 Hague Kuralları'nın ve Alm. TK'nın ilgili maddesi ile karşılaştırılarak ve dili güncelleştirilerek alınmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1028: Taşıyan, taşıtanın muvafakatini almadan eşyayı, başka gemiye yükliyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan mesul olur; meğer ki, eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması halinde dahi zararın vukuu muhakkak ve zarar taşıtana ait ola. Tehlike halinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalar hakkında birinci fıkra hükmü tatbik olunmaz.	**Madde 1150:** (1) taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur; meğerki eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması hâlinde de zararın meydana gelmesi kesin ve zarar dahi taşıtana ait olsun. (2) tehlike hâlinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalar hakkında birinci fıkra hükmü uygulanmaz.	**Madde 1150:** Alman TK ile karşılaştırılarak, dili güncellenmiştir.
Madde 1029: Yükletenin muvafakati olmadıkça eşya güverteye konamayacağı gibi küpeşteye de asılamaz.	**Madde 1151:** (1) taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz. (2) taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir.	**Madde 1151:** Alman TK ile karşılaştırılmış ve bazı noktalarda 1978 Hamburg Kuralları'ndan yararlanarak bu madde oluşturulmuştur.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
	Madde 1151 Devamı: (3) taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaştığı takdirde denizde taşıma senedine bu yolda yazılı bir kaydı düşmesi gerekir. böyle bir kaydın düşülmemesi hâlinde, güvertede taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir; şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir. (4) eşyanın güvertede taşınmış olması birinci veya ikinci fıkraya aykırı ise, taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden 1178 ve 1179 uncu maddelere göre sorumlu olur. taşıyanın sorumluluğunun sınırları hakkında, yerine göre, 1186 veya 1187 nci maddeler uygulanır. (5) eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın, 1187 nci madde anlamında bir fiili veya ihmali sayılır.	

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1120: Kaptan yükü almak için gemiyi taşıtanın ve gemi birden çok kimselere tahsis edilmiş ise hepsinin göstereceklerı yere demirler. Yer, zamanında gösterilmemiş veya bütün taşıtanlar yer göstermekte birleşmemiş bulunur veyahut suyun derinliği, geminin selâmeti, mahallî nizamlar veya tesisler, verilen talimata göre hareket etmeye mâni olursa kaptan mûtat yükleme yerine demirler. **Madde 1130:** Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kaptan, gemi yükü alacak hale gelir gelmez bunu taşıtana bildirir.	**Madde 1152:** (1) yüklemenin belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi, ikinci ilâ beşinci fıkra hükümlerine uygun olarak taşıtana bir hazırlık bildiriminde bulunur. (2) hazırlık bildirimi, gemi, 1142 nci maddede öngörülen demirleme yerine varınca yapılır. (3) 1142 nci maddenin ikinci fıkrasında yazılı hâllerde, hazırlık bildiriminde bulunulması üzerine gemiye, yükleme yeri gösterilmez veya suyun derinliği, geminin selameti, yerel düzenlemeler veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye engel olursa, gemi, bekleme alanında kalır. bu hükmün uygulanmasında, liman yönetiminin talimatı, taşıtanın talimatı hükmündedir. (4) yolculuk çarteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, taşıtandan başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılır. bildirimin muhatabı bulunamazsa veya muhatap bildirimi almaktan kaçınırsa, bu durum derhâl taşıtana bildirilir. bu takdirde, hazırlık bildirimi, bildirim girişiminde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılır. (5) hazırlık bildiriminin geçerliği, herhangi bir şekle bağlı değildir. hazırlık bildiriminin hüküm doğurması için, muhatabına ulaşması zorunludur.	**Madde 1152:** Alm. TK'dan yararlanarak hazırlanan önceki TTK'da yer alan ilgili madde Borçlar Kanunu hükümleri de göz önünde bulundurularak tekrar düzenlenilmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1130: Yükleme müddeti ihbarın ertesi gününden itibaren işlemeye başlar. **Madde 1131:** Yükleme müddeti mukavele ile tesbit edilmemiş ise yükleme limanının nizamlarına ve yoksa oradaki teamüle göre tâyin olunur; böyle bir teamül de yoksa yükleme müddeti halin icaplarına uygun bir müddettir.	**Madde 1153:** (1) yükleme süresi, hazırlık bildiriminin, muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü ve eğer yüklemeye fiilen başlanmışsa, o andan itibaren işlemeye başlar. sürenin işlemeye başladığı anda, yüklemeye fiilen başlanamaması hâlinde de 1156 ncı madde uygulanır. (2) yükleme süresi sözleşme ile belirlenmemişse, yüklemenin yirmidört saatlik kesintisiz çalışma ile yapılması hâlinde ihtiyaç duyulacak süre, yükleme süresi olarak kabul edilir. bu süre hesaplanırken, yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur. (3) taraflar, yükleme süresi için ücret ödenmesini kararlaştırabilirler.	**Madde 1153:** Önceki TTK'da ilgili maddelerde ve Alman TK'da yer alan ifadeler göz önünde bulundurulmuş ve uygulamada karşılaşılan veya karşılaşılabilecek sorunlara çözüm teşkil edecek şekilde düzenlemeye gidilmeye çalışılmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1030: Kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için "yükleme müddeti" nden fazla beklemeye mecburdur. Bu fazla müddete "Sürastarya" müddeti denir. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça yükleme müddeti için ayrıca bir para istenemez. **Madde 1031:** Mukavelede sürastaryadan veya sadece sürastarya ücretinden bahsedilip de sürastarya müddeti tâyin edilmemiş ise, bu müddet yükleme müddetinin yarısından ibarettir. **Madde 1032:** Yüklemenin ne kadar süreceği veya hangi gün biteceği mukavele ile tâyin edilmiş ise sürastarya müddeti yükleme müddetinin bitmesiyle başlar. Mukavelede böyle bir hüküm yoksa taşıyan, yükleme müddetinin bitmiş olduğunu taşıtana bildirmedikçe sürastarya müddeti işlemeye başlamaz. Taşıyan yükleme müddeti içinde bile, hangi gün bu müddeti bitmiş sayacağını taşıtana bildirebilir; bu halde yükleme müddetinin bitmesi ve sürastaryanın başlaması için taşıyanın yeni bir ihbarına lüzum yoktur.	**Madde 1154:** (1) sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. fazladan beklenilen bu süreye "sürastarya süresi" denir. (2) sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilmiş olup da sürastarya süresi belirtilmemişse, bu süre on gündür. (3) sürastarya süresi, yükleme süresi bitince, herhangi bir bildirime gerek kalmaksızın başlar.	**Madde 1154:** Önceki TTK, Alman TK göz önünde bulundurulmuş ve uygulamadaki duyulan ihtiyaçlar doğrultusunda böyle bir düzenlemeye gidilmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1030: Taşıtan sürastarya müddeti için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle mükelleftir. **Madde 1035:** Sürastarya ücreti mukavele ile tesbit olunmamışsa hakkaniyet üzere takdir olunur. Bu takdir sırasında halin hususiyetleri ve bilhassa gemi adamlarının ücret bakım masrafları ve taşıyanın mahrum kalacağı navlunlar gözönünde tutulur.	**Madde 1155:** (1) sürastarya süresi için taşıyana "sürastarya parası" ödenir. (2) sürastarya parasının miktarı sözleşme ile kararlaştırılmışsa, taşıyan, sözleşmede belirlenen miktarı aşan bir istemde bulunamaz. (3) sözleşmede miktarı kararlaştırılmamışsa, sürastarya parası olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle, taşıyanın yaptığı zorunlu ve yararlı giderler istenebilir. (4) yükleme limanında doğan sürastarya parasının borçlusu taşıtan olup, sürastarya parası ödenmeden veya yeterli teminat verilmeden, taşıyan, gemiyi yola çıkarmak zorunda değildir. bu sebeple fazladan beklediği süre için taşıyan, uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir. (5) yükleme limanında doğan sürastarya parası, sürastarya süresinin hesabında esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur. kullanılmayan zaman birimi için sürastarya parası istenemez. (6) navluna ilişkin hükümler, yükleme limanında doğan sürastarya parasına kıyas yoluyla bile uygulanamaz.	**Madde 1155:** Almak TK ve önceki TTK ilgili maddeleri ve uygulamada karşılaşılan sorunlar göz önünde bulundurularak böyle bir düzenlemeye gidilmiştir. Özellikle İngiliz hukukunda yer alan karşılığıyla "tazminat" mı yoksa Alman, İsveç ve Türk Hukuku'nda yer aldığı gibi "ücret" mi olduğu konusunda açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Son olarakta "navlun" kavramından ayrılarak, bu yöndeki hükümlerin buraya uygulanamayacağı açıkça ifade edilmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1036: Yükleme müddetinde günler iş günü olarak sürastarya müddetinde ise aralıksız hesap olunur. Taşıtanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dolayısiyle yükün gemiye teslimi mümkün olmıyan günler dahi yükleme ve sürastarya müddetlerinin (Bekleme müddetinin) hesabında nazara alınır. Taşıyanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dolayısiyle yükün gemiye alınması mümkün olmıyan günler ise bu müddetin hesabında nazara alınmaz; sürastarya müddeti içinde olsa bile bugünler için sürastarya ücreti istenemez. Fırtına, buz istilâsı veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet sahasını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısiyle yükün gemiye teslim edilmesi ve alınması mümkün olmıyan günler bekleme müddetine ilave olunur şu kadar ki; yükleme müddeti içinde olsa bile taşıtan bugünler için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle mükelleftir. Yükleme müddeti 1031 inci madde gereğince mahallî nizam veya teamüle göre tâyin olunacaksa, yukarki fıkralar, ancak bu nizam ve teamüllere aykırı olmadıkça tatbik olunurlar.	**Madde 1156:** (1) yükleme süresi takvime göre aralıksız hesaplanır. (2) taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de yükleme süresinin hesabında dikkate alınır. (3) taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye alınması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz. (4) fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkânı bulunmayan günler yükleme süresine eklenir; şu kadar ki, yükleme süresi içinde olmasına rağmen taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür. (5) üçüncü ve dördüncü fıkralarda yazılı hâllerde, yüklemeye fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar. (6) sürastarya süresi ise ikinci ilâ beşinci fıkralarda belirtilen hâllerden etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır; meğerki bu hâllerin doğumuna, taşıyan kusuruyla sebep olsun.	**Madde 1156:** Mehaz alınan Alm. TK'da yer alan iş günü kavramının denizcilik uygulamalarına karşı yabancı kalması sebebiyle aralıksız süre hesabı tercih edilmiştir. Bununla birlikte diğer ifadelerin dili güncelleştirilmiş ve uygulamada yaşanılan bir takım tereddütlere karşı bazı noktaları açıkça ifade ederek çözüm getirilmeye çalışılmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde: -	**Madde 1157:** (1) yüklemenin, sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesini öngören anlaşmalar geçerlidir. bu paraya ilişkin sürenin hesaplanmasında, yükleme süresinin hesabına ilişkin kurallar uygulanır. (2) yapılan sözleşme, navlunun belirlenmesine ilişkin olarak yükleme veya boşaltma limanında geçerli olan idari, mali veya cezai hükümleri dolanmak amacına yönelikse, birinci fıkra uygulanmaz.	**Madde 1157:** Önceki TTK'da ve Alm. TK'da karşılığı olmayan bu maddenin yargıya intikal eden uyuşmazlıklar sebebiyle düzenlenilmesine gerek duyulmuştur.
Madde 1040: Gemi ister basit, ister mürekkep bir yolculuk için tutulmuş olsun, taşıtan, yolculuk başlamadan önce mukaveleden cayabilir. Şu kadar ki, kararlaştırılmış olan navlunun yarısını pişmanlık navlunu olarak ödemeye mecburdur. Bu hükmün tatbikında aşağıdaki hallerin birinde dahi yolculuk başlamış sayılır: 1. Taşıtan tarafından yükleme işinin tamamlanmış olduğu sarahaten veya zımnen kaptana bildirilmiş ise;	**Madde 1158:** (1) taşıtan, yolculuk çarteri sözleşmesini, gemi o sözleşme uyarınca yüklemesini tamamlayıp yolculuğa çıkıncaya kadar feshedebilir. (2) fesih tazminatı olarak, taşıyan, sözleşmenin feshedilmesinden dolayı yoksun kaldığı kazanç ve o zamana kadar doğmuş olan alacaklarını isteyebilir. tereddüt hâlinde, kararlaştırılan toplam navlunun yüzde otuzu, yoksun kalınan kazanç sayılır. feshedilen sözleşmenin ifası için gereken süre içinde, taşıyanın, yeni navlun sözleşmeleri yapmak suretiyle elde ettiği kazanç, tazminat tutarından indirilir.	**Madde 1158:** Alm. TK'dan esinlenerek düzenlenilen Madde 1040'da bazı hükümler uygunabilirliğini yitirmiş veya eskide kalmıştır. Bu sebeple günümüz taleplerine cevap verecek şekilde güncellenme gereği görülmüştür. Bu yapılırkende Borçlar Hukuku'nun genel kurallarıyla uyumlu ve sade olmasına dikkat edilmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde 1040 Devamı: 2. Yük tamamen veya kısmen teslim edilmiş olup da bekleme müddeti dolmuş ise; Taşıtan yükün tesliminden sonra yukarda yazılı cayma hakkını kullanırsa yükleme ve boşaltma masraflarını da ödiyeceği gibi yükleme müddetini aşan boşltma günleri için sürastarya ücreti de verir. Yükün gemiden tekrar çıkarılması mümkün olduğu kadar çabuk yapılmak lâzımdır. Bekleme müddetini aşsa bile taşıyan malın gemiden çıkarılması için beklemeye mecburdur. Bekleme müddetini aşan zaman için sürastarya ücreti ve eğer bu müddetin aşılmasından doğan zarar sürastarya ücretinden fazla ise bu fazlayı da tazminat olarak istiyebilir.	**Madde 1158 Devamı:** (3) fesih hakkının, gemiye eşya alındıktan sonra kullanılması hâlinde, taşıyan, eşyanın boşaltılması için gereken süreyi beklemek zorundadır. bu süre, yükleme veya sürastarya süresinden sayılmaz. taşıyan, taşıtanın eşyanın gemiden çıkarılması nedeniyle sebep olduğu bütün giderleri ve zararları talep edebilir; her hâlde bu zarar, kaybedilen süre karşılığı sürastarya ücretinden az olamaz. (4) sözleşme uyarınca birden fazla yolculuk yapılacaksa, fesih hakkı, henüz başlamış olmayan yolculuklardan her biri için ayrı ayrı veya hepsi için birlikte kullanılabilir.	
Madde 1039: Taşıyan kararlaştırılan yükün tamamı yüklenmemiş olsa bile, taşıtanın talebi üzerine yola çıkmaya mecburdur; ancak bu takdirde, navlunun tamamına ve icabında sürastarya ücretine hak kazanmış olacağı gibi, navlunun eksik yükleme neticesinde teminatsız kalan kısmı için muntazam teminat gösterilmesini de istiyebilir. Bundan başka, eksik yükleme yüzünden ihtiyarına mecbur kaldığı fazla masrafları da taşıtan kendisine ödemekle mükelleftir. Taşıtan, taşıyanın yükleme için beklemeye mecbur olduğu müddetin (Bekleme müddeti) sonuna kadar yüklemeyi tamamlamamış olursa taşıyan, taşıtan mukaveleden caymadığı takdire yola çıkıp yukarki fıkrada yazılı taleplerde bulunabilir.	**Madde 1159:** (1) yükleme süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresi bittiği hâlde yükleme henüz başlamamışsa taşıyan; a) sözleşmeyi feshedilmiş sayabilir veya b) yüklemenin yapılması için beklemeye devam edebilir.	**Madde 1159:** Bu madde ile birlikte Borçlar Kanunu'na paralel bir şekilde uygulamada görülen eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
	Madde 1159 Devamı: (2) taşıyanın, sözleşmenin feshedildiğini kabul edip 1158 inci maddenin ikinci fıkrası uyarınca tazminat isteyebilmesi için beklemekle yükümlü olduğu süre dolduğunda, taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere, yazılı bildirimde bulunması zorunludur. (3) taşıyan, yüklemenin yapılmasını beklemeye devam ederse, bu fazla bekleme sebebiyle uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir.	
Madde 1039: Taşıyan kararlaştırılan yükün tamamı yüklenmemiş olsa bile, taşıtanın talebi üzerine yola çıkmaya mecburdur; ancak bu takdirde, navlunun tamamına ve icabında sürastarya ücretine hak kazanmış olacağı gibi, navlunun eksik yükleme neticesinde teminatsız kalan kısmı için muntazam teminat gösterilmesini de istiyebilir. Bundan başka, eksik yükleme yüzünden ihtiyarına mecbur kaldığı fazla masrafları da taşıtan kendisine ödemekle mükelleftir. Taşıtan, taşıyanın yükleme için beklemeye mecbur olduğu müddetin (Bekleme müddeti) sonuna kadar yüklemeyi tamamlamamış olursa taşıyan, taşıtan mukaveleden caymadığı takdire yola çıkıp yukarki fıkrada yazılı taleplerde bulunabilir.	**Madde 1160:** (1) yükleme süresi ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi bittikten sonra, taşıyan, yüklemenin tamamlanması için daha fazla beklemek zorunda değildir. taşıyan, taşıtanın talimatına dayanarak yükleme ve varsa sürastarya süresinden sonra beklemeye devam ederse, bu süre için yaptığı giderlerle bu yüzden uğradığı zarara karşılık tazminat isteyebilir. (2) yükleme süresi ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi bittikten sonra, taşıyan, taşınması kararlaştırılan eşyanın tamamı yüklenmiş olmasa bile, taşıtanın istemi üzerine yola çıkmak zorundadır. bu durumda taşıyan; a) sözleşmede kararlaştırılmış olan navlunun tamamını, b) doğmuş sürastarya ücretini, c) eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararı,	**Madde 1160:** Önceki TTK'da çeşitli hükümlere dağılmış ve eksik ele alınmış olan ihtimallerin tümünün, bu madde ile çözüme kavuşturulması amaçlanmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
	Madde 1160 Devamı: d) alacakları, eksik yükleme sebebiyle kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa, kendisine ek teminat gösterilmesini, isteyebilir. Şu kadar ki, kısmen yüklenmeyen eşyanın yerine başka bir sözleşme uyarınca eşya taşınmışsa, bu eşya için alınacak navlun, (a) bendine göre istenecek navlundan düşülür. (3) yükleme süresinin ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresinin sonunda, kararlaştırılan eşyanın tamamı yüklenmemiş ve birinci ile ikinci fıkralara göre talimat da verilmemiş ise, taşıyan, taşıtana faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı bildirimde bulunup, belli süre içinde talimat verilmesini isteyebilir. sürenin sonuna kadar talimat verilmezse taşıyan, sözleşmeyi feshedilmiş sayarak 1158 inci maddeden doğan haklarını kullanabilir.	
Madde: -	**Madde 1161:** (1) yolculuk çarteri sözleşmesine veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre eşya, aynı limanda birden çok kişiden teslim alınacaksa, hazırlık bildiriminin taşıtana yapılması gereklidir. 1152 ilâ 1160 ıncı madde hükümleri, birden çok yükleten bulunması dikkate alınmaksızın uygulanır. yükletenler, her bir eşya için, geminin yükleme yerinin değiştirilmesini isteyebilir; şu kadar ki, yer değiştirmenin, manevrası da dâhil olmak üzere bütün giderleri taşıtana aittir ve yükleme ile sürastarya süreleri yer değiştirme manevrası sırasında işlemeye devam eder.	**Madde 1161:** Önceki TTK'da olmayan ve bu noktada görülen boşluğu doldurma adına böyle bir düzenlemeye gidilmiştir.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde: -	**Madde 1162:** (1) geminin belli kısımları veya yerleri için birden çok taşıtan ile bağımsız yolculuk çarteri sözleşmeleri yapılmışsa, 1152 ilâ 1157 nci madde hükümleri her sözleşme için ayrı ayrı uygulanır; şu kadar ki, 1158 inci maddede düzenlenen hâller gerçekleştiğinde, gemiye alınmış olan eşyanın boşaltılması, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebep olabilecek ise, diğer bütün taşıtanların onayı alınmış olmadıkça taşıtan, eşyanın boşaltılmasını isteyemez.	**Madde 1162:** Yeni TTK Tasarı'sında yer alan hükümlerin diğer hükümlerle uyumlu hale getirilmesi.
Madde 1050: Kaptan yükü boşaltmak için gemiyi yükü teslim alacak olan kimsenin (Gönderilen) ve bunlar birden fazla ise, hepsinin gösterecekleri yere demirler. Yer zamanında gösterilmemiş veya bütün gönderilenler yer göstermekte birleşmemiş bulunur veyahut suyun derinliği, geminin selâmeti, mahallî nizamlar veya tesisler verilen talimata göre hareket etmeye mâni olursa kaptan, mûtât boşaltma yerinde demirler.	**Madde 1066:** (1) kaptan, eşyayı boşaltmak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirler. (2) sözleşmede yalnızca, geminin boşaltma yapacağı liman veya bölge kararlaştırılmamışsa, gemi, bu liman veya bölge için tahsis edilmiş bekleme alanında boşaltma yerinin belirlenmesini bekler.	**Madde 1066:** Madde 1042 için geçerli olan ifadeler boşaltma limanına uyarlanarak alınmıştır.

Önceki TTK	Yeni TTK	Gerekçe
Madde: -	**Madde 1191:** (1) taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiilî taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. taşıyan, fiilî taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de bu kanun hükümlerine göre sorumludur. (2) bu kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan tüm hükümleri, fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir. fiilî taşıyanın adamlarının aleyhine dava açılması hâlinde 1187 nci maddenin ikinci fıkrası ile 1190 ıncı maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uygulanır. (3) taşıyanın kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiilî taşıyan hakkında hüküm ifade etmez; fakat, bu hususta yapılmış olan özel bir anlaşma fiilî taşıyanın onayı olmasa da taşıyanı bağlamaya devam eder. (4) taşıyanın ve fiilî taşıyanın, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir. (5) taşıyan, fiilî taşıyan ve bunların adamları tarafından ödenecek tazminatın toplamı, bu kanunda öngörülen sorumluluk sınırlarını aşamaz. (6) bu madde hükümleri, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki rücu ilişkisini etkilemez.	**Madde 1191:** 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın ilgili maddesi Yeni TTK'ya eklenilmiştir.

Madde: -	**Madde 1192:** (1) 1191 inci maddenin birinci fıkrası hükmüne halel gelmemek kaydıyla, bir navlun sözleşmesinde, sözleşmenin konusunu oluşturan bir taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceğinin öngörülmüş olması durumunda, sözleşmeye, taşımanın ilgili bölümünde taşınan eşya fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart konabilir; şu kadar ki, sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bu tür anlaşmalar, yetkili türk mahkemesinde fiilî taşıyan aleyhine dava açılamadığı hâllerde geçersizdir. Zıyaın, hasarın ve teslimdeki gecikmenin eşya fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana geldiğini ispat yükü, taşıyana aittir. (2) sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bir şartın geçerliği, fiilî taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılmasına bağlıdır. navlun sözleşmesinin yapılması sırasında taşımayı gerçekleştirecek fiilî taşıyan belirlenmemişse, taşıyan, belirlendiği anda ve en geç eşyanın fiilî taşıyana teslimini takiben derhâl gönderilene fiilî taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini bildirir. bu bildirim yapılmadığı takdirde, taşıyanın sorumluluğu devam eder. (3) fiilî taşıyan, eşyanın hâkimi olduğu sırada ortaya çıkan zıyadan, hasardan veya teslimdeki gecikmeden 1191 inci maddenin ikinci fıkrası uyarınca sorumludur.	**Madde 1192: (**1) ve (3) fıkralar Hamburg Kuralları'nın ilgili maddelerinden alınmakla beraber diğer maddeler Hamburg Kuralları'nı tamamlayabilmek için getirilmiş yeni hükümlerdir.

EK B: BIMCO'ya göre çarter sözleşmelerinin tasnifi.

Çizelge B.1: BIMCO'ya göre çarter sözleşmelerinin tasnifi*.[145]

Zaman Esaslı Çarter Sözleşmesi	**Sefer Esaslı Çarter Sözleşmesi**	**Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi**	**COA - Miktar Sözleşmesi**
• Baltime 1939 (Revize 2001), • Bimchemtime 2005, • Boxtime 2004, • BPTime3, • Gastime, • Gentime, • Charter Party Guarantee • Intertanktime 80, • Linertime, • NYPE 93, • Supplytime 2005, • Windtime.	• Amwelsh 93, • Austwheat 1990, • Bimchemvoy 2008, • Biscoilvoy 1986, • Blackseawood, • Cementvoy 2006, • Cruisevoy, • Ferticon 2007, • Fertisov, • Fertivoy 88, • Gasvoy 2005, • Graincon, • Heavycon 2007, • Heavyliftvoy, • Hydrocharter, • Interconsec 76, • Murmapatit 1987, • Nanyozai 1997, • Nipponcoal, • Nipponore, • Norgrain 89, • Nubaltwood, • Nuvoy-84, • Panstone, • Polcoalvoy, • Projectcon, • Qafcocharter, • Ruswood, • Scancon, • Sovcoal 1987, • Sovcoal Atic Terms, • Sovconround, • Sovorecon 1987, • Synacomex 2000, • Tankervoy 87, • Worldfood 99, • Yaracharter	• Barecon 2001, • Bargehire 2008.	• Gencoa, • Intercoa 80.

*BIMCO'nun çarter sözleşmesi tasnifine bakıldığında 4 ana başlık altında incelediği görülür.

[145] BIMCO Standart Çarter Parti Formları, Alındığı Tarih: 13.11.2013

ÖZGEÇMİŞ



Ad Soyad: Ender YALÇIN

Doğum Yeri ve Tarihi: TOKAT / 12.08.1988

Adres: İTÜ Denizcilik Fakültesi / Tuzla - İSTANBUL

E-Posta: ender_yalcin@hotmail.com

Lisans: İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği

Yüksek Lisans: İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği

Mesleki Deneyim ve Ödüller:

TEZDEN TÜRETİLEN YAYINLAR/SUNUMLAR

- **YALÇIN E. (2013)**, Çarter Sözleşmelerinin Yeni TTK Açısından Değerlendirilmesi, V. Ulusal Denizcilik Kongresi, Özet Sunumu, ISBN: 978-605-01-0532-2.