

**T.C.  
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**GEMİ İŞLETMEYEN TAŞIYAN**

**DOKTORA TEZİ**

**A.Kürşat TANGÜN**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Yalçın ÇAKALIR (Galatasaray Üniversitesi)**

**ARALIK 2006**

**İÇİNDEKİLER****sahife**

<b>KISALTMALAR.....</b>	<b>XI</b>
<b>GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>

**BİRİNCİ BÖLÜM****"NVOCC" KAVRAMI**

<b>I.NVOCC'NİN FAALİYETLERİ .....</b>	<b>3</b>
A- TAŞIMAYA HAZIRLIK .....	5
1. Gemi İşletenlerle "Konteyner İçin Yer Tahsisi" (Slot Charter) Sözleşmelerinin Yapılması.....	7
2. Gemi İşletenlerle Belirli Hacimde Yer Tahsisini Öngören Sözleşmelerin Yapılması.....	8
B-TAŞIMA.....	9
1. Yükün NVOCC Tarafından Teslim Alınması.....	12
2. Taşıma Belgesi Düzenlenmesi.....	15
3. Deniz Yoluyla Eşya Taşıma ve Çok Türü (Multimodal) Taşıma.....	16
4. Yükün Teslim Edilmesi.....	17
C- TAŞIMAYA İLİŞKİN DİĞER FAALİYETLER.....	18
1. Taşımanın Karada Yapılan Bölümüne İlişkin Faaliyetler.....	18
a-Limana Doğru veya Limandan Teslim Yerine Yapılan Taşımalar.....	18
b- Yükün Limana Varışından Sonra Görülen Hizmetler.....	21

## II

2. Bankacılık İşlemleri.....	25
a- Akreditif Uygulamasında NVOCC Tarafından Düzenlenen Taşıma Belgesinin Yeri.....	27
b- NVOCC Faaliyetlerinin Bankalar Tarafından Değerlendirilmesi.....	28
3. Sigorta İşlemleri.....	31
a- NVOCC'nin Ticari İşletmesinden Doğan Rizikoların Sigortalanması.....	32
b-Yükün Teslim Alınmasıyla Ortaya Çıkan Rizikoların Sigortalanması.....	35
aa) NVOCC Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalara İlişkin Yük Sigortası.....	36
bb) Sigortanın Harekete Geçirilmesinde Ortaya Çıkan Zorluklar.....	39
<b>II. MUKAYESELİ HUKUKTA "NVOCC" KAVRAMI .....</b>	<b>41</b>
A- İNGİLİZ VE ABD HUKUKLARI.....	42
1. Tarihi Süreç.....	42
a- Ortaya Çıkışı.....	43
b- Gelişmesi .....	44
2. Anglo-Sakson Hukukunda "Common Carrier" Kavramı İle İlişkisi.....	49
3. "Freight Forwarder" (Navlun Komisyoncusu) Kavramı ile İlişkisi.....	52
B- KITA AVRUPASI HUKUKLARI.....	58
1. Alman Hukuku.....	58
2. Fransız Hukuku.....	60
3. Belçika Hukuku.....	62

### III

4. İtalyan Hukuku.....	62
C- BAZI LATİN AMERİKA ÜLKELERİ HUKUKLARI.....	63
<b>III. NVOCC KAVRAMININ TANIMI.....</b>	<b>65</b>
A- DAR KAPSAMLI TANIMLAR.....	67
B- GENİŞ KAPSAMLI TANIMLAR.....	69
C-TANIMLA İLGİLİ DEĞERLENDİRME.....	70

### İKİNCİ BÖLÜM

<b>NVOCC'NİN YAPTIĞI SÖZLEŞMELERİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE BU SÖZLEŞMELERDEN DOĞAN HAK VE BORÇLARI</b>	<b>72</b>
---	-----------

<b>I. NVOCC'NİN GEMİ İŞLETENLERLE YAPTIĞI SÖZLEŞMELER.....</b>	<b>73</b>
A- "KONTEYNER İÇİN YER TAHSİSİ"(SLOT CHARTER) SÖZLEŞMESİ.....	73
1. Genel Olarak.....	73
2. Tip Sözleşme Olarak "Slothire" Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Tarafların Sözleşmeden Doğan Borçları.....	74
B- "BELİRLİ HACİMDE YER TAHSİSİNİ ÖNGÖREN SÖZLEŞMELER.....	82
1. Genel Olarak.....	82
2.Konteyner İçin Yer Tahsisi (Slot Charter) Sözleşmeleri ile Belirli Hacimde Yer Tahsisini Öngören Sözleşmelerin Karşılaştırılması.....	86
3. Belirli Hacimde Yer Tahsisini Öngören Sözleşmelerin Hukuki Niteliği.....	88

<b>II. NVOCC'NİN YÜK İLGİLİLERİ İLE YAPTIĞI SÖZLEŞMELER.....</b>	<b>92</b>
A- SÖZLEŞMELERİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	92
1. NVOCC'nin Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma İşleri Komisyonculuğu (Taşıma İşleri Yükleniciliği) Sözleşmesi Olarak Nitelendirilmesi.....	93
a- Genel Olarak Taşıma İşleri Komisyonculuğu.....	93
b- Hukuki Nitelendirmede Rol Alan Unsurlar .....	98
aa) NVOCC'nin Taşımanın Türünü Ve Taşıma Araçlarını Serbestçe Seçme İmkanına Sahip Bir Taşıma Organizatörü Olması.....	99
bb) NVOCC'nin Kendi Adına Sözleşme Yapması.....	102
cc) NVOCC'nin İşini Ücret Karşılığında Yapması.....	103
c- Benzeri İlişkilerle Karşılaştırılması.....	105
aa) Tellâlik Sözleşmesi.....	105
bb) Acentalık Sözleşmesi.....	108
2. NVOCC'nin Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma Sözleşmesi Olarak Nitelendirilmesi.....	114
a-Genel Olarak Taşıma Sözleşmesi.....	114
b- Hukuki Nitelendirmede Rol Alan Unsurlar.....	117
aa) Eşya Taşıma.....	117
bb) Taşıma Taahhüdü.....	120
aaa)Deniz Yoluyla Taşımalarda.....	120
bbb) Çok Türü (Multimodal) Taşımalarda.....	124
ccc)Akdî- Fiili Taşıyan Ayırımının Yapıldığı Hallerde.....	126

cc) Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması.....	128
B-NVOCC'NİN HAKLARI VE BORÇLARI.....	129
1.NVOCC'nin Taşıma İşleri Komisyonculuğu	129
(Taşıma İşleri Yükleniciliği) Sözleşmesinden Doğan Hak ve Borçları.....	
a- Borçları.....	129
aa)Taşımanın Organize Edilmesi.....	130
aaa) Taşıma Araçlarının ve Taşıma Güzergahının Belirlenmesi.....	130
bbb) Taşıyanların ve Taşımaya İlişkin Diğer Faaliyetleri Gerçekleştirecek Olanların Seçilmesi ve Onlarla Sözleşme Yapılması.....	131
ccc) Taşıyanlara Gerekli Bilgi ve Talimatların Verilmesi.....	135
ddd) Müvekkilinin Tazminat Haklarının Güvence Altına Alınması.....	136
bb) Müvekkilin Menfaatinin Gözetilmesi ve Onun İradesine Uyulması.....	137
b-Hakları.....	138
aa)Ücret Talep Etme.....	138
bb)Zararlarının ve Masraflarının Karşılanmasını İsteme.....	139
cc)Hapis Hakkı.....	142
2.NVOCC'nin Yük İlgilileri İle Yaptığı Taşıma Sözleşmesinin İfası ve Bu Sözleşmeden Doğan Hakları .....	145

a- Sözleşmenin İfası.....	145
aa)Yükün NVOCC Tarafından Teslim Alınması...	146
aaa)Tam Konteyner Yükün (FCL) veya Tek Başına Konteyneri Doldurmayacak ( LCL) Yükün Teslim Alınması.....	147
bbb) Tehlikeli Yükün Teslim Alınması.....	151
bb)Konişmento veya Taşıma Belgesi Düzenlenmesi.....	153
aaa)NVOCC Tarafından Yükletene Verilen Taşıma Belgesinin İçeriği .....	154
bbb)Taşıma Belgesinin Niteliği.....	157
ccc)Belgenin Yük İlgilisine Verilmesi.....	161
cc)Deniz Yoluyla Eşya Taşıma veya Deniz Safhasını İçeren Çok Türlü (Multimodal) Taşıma..	166
aaa) Deniz Yoluyla Taşıma.....	166
bbb) Deniz Safhasını İçeren Çok Türlü Taşıma.....	167
dd) Yükün Gönderilene Teslim Edilmesi.....	169
b-Taşıma Sözleşmesinden Doğan Ücret Hakkı ve Bu Hakkın Korunması.....	172

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### NVOCC'NİN YÜK İLGİLİLERİ İLE YAPTIĞI SÖZLEŞMELERDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

#### I.NVOCC'NİN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU

##### (TAŞIMA YÜKLENİCİLİĞİ) SÖZLEŞMESİNDEN

<b>DOĞAN SORUMLULUĞU</b> .....	178
A-SORUMLULUĞUN ŞARTLARI.....	178
B-TAŞIYANIN FİİLLERİNDEN SORUMLULUK.....	181
C-YARDIMCI ŞAHISLARIN FİİLLERİNDEN SORUMLULUK.....	185
D-SORUMLULUĞU KALDIRAN VEYA DARALTAN ŞARTLARIN GEÇERLİLİĞİ .....	188
E- ZAMANAŞIMI.....	192

#### II.NVOCC'NİN TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN

##### SORUMLULUĞUNA UYGULANABİLECEK HÜKÜMLER.

A-DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUK.....	194
1.Türk Hukuku.....	194
a- NVOCC'nin Sorumluluk Halleri.....	195
aa) NVOCC'nin İzinsiz Olarak Güvertede Taşınan Yük Zararları İçin Sorumluluğu.....	196
bb)NVOCC'nin İzinsiz Olarak Kararlaştırılan Gemiden Başka Gemiye Yükleme veya Aktarmadan Doğan Sorumluluğu.....	199
cc)NVOCC'nin Gecikme Zararlarından	



## VIII

Doğan Sorumluluğu.....	201
dd) NVOCC'nin Kusurlu Olarak Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Doğan Sorumluluğu.....	203
ee)NVOCC'nin Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu.....	205
ff)NVOCC'nin Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Yükün Zıya veya Hasarı İçin Sorumluluğu.....	208
aaa)Yüke Özen Gösterme Mükellefiyetinin İhlâli..	209
bbb)Kusur Şartı.....	209
ccc)Yükün Zıya veya Hasarı.....	213
ddd) Zararın Yükün Teslim Alındığı Andan Teslim Edildiği Ana Kadar Geçen Sürede Meydana Gelmesi.....	214
b-Yükteki Zararın Tesbiti ve İhbarı.....	221
c-NVOCC' nin Sorumluluğun Kanuni Sınırları.....	225
aa)Ticari Değerle Sınırlama.....	225
bb)Belirli Bir Meblağ İle Sınırlama.....	226
cc)Sorumluluğunu Deniz Serveti İle Sınırlamanın Mümkün Olup Olmadığı.....	229
d- NVOCC' nin Kanunen Sorumlu Olmadığı Haller...	230
e- Sorumluluk Hükümlerinin Emredici Niteliği.....	234
f- Sorumsuzluk Şartları.....	239
g- Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı.....	240

### 2. Uluslararası Taşımalara İlişkin Çeşitli Konvansiyon

Hükümleri .....	242
a-1924 Brüksel Konvansiyonu (Lahey Kuralları)ve 1968 Brüksel Protokolü(Lahey-Visby Kuralları).....	243
aa) Genel Olarak .....	243
bb) Kuralların Uygulanması İçin Gereken Koşullar...	244
cc)NVOCC'nin Sorumluluğu.....	246
b-1978 Hamburg Kuralları.....	249
aa) Genel Olarak.....	249
bb) Kuralların Uygulanması İçin Gereken Koşullar....	249
cc)NVOCC'nin Sorumluluğu.....	253
B-DENİZ SAFHASINI İÇEREN ÇOK TÜRLÜ (MULTIMODAL) TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUK.....	257
1.Genel Olarak.....	257
2.1980 Tarihli Eşyanın Çok Türü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu	260
a- Konvansiyonun Uygulanma Koşulları.....	260
aa) Taşımanın Konusu Eşya Olmalıdır.....	260
bb) Çok Türü Taşıma Olmalıdır.....	260
cc) Taşıma Uluslararası Nitelikte Olmalıdır.....	261
dd) Uygulanma Alanının İstisnaları.....	262
b-Düzenlenen Belgeler.....	263
c-NVOCC'nin Çok Türü Taşıma Operatörü Olarak Sorumluluğu.....	263

### 3. 1992 Tarihli Çok Türü Taşıma Belgeleri Hakkında

UNCTAD/ICC Kuralları.....	266
a-Kuralların Uygulanma Koşulları.....	267
aa) Kuralların Taraf İradeleri İle Sözleşme Hükmü Haline Getirilmeleri Gerekir.....	267
bb)Çok Türlü Taşıma Sözleşmesi Bulunmalıdır.....	267
cc)Taşımanın Konusu Eşya Olmalıdır.....	269
dd)Taşıma Sözleşmesinin Uluslararası Nitelik Taşınması Gerekmez.....	269
b- Düzenlenen Belgeler.....	270
c-NVOCC'nin Çok Türlü Taşıma Operatörü Olarak Sorumluluğu.....	271
<b>SONUÇ</b> .....	<b>275</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>285</b>

XI  
**KISALTMALAR**

A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
ADM	: Annuaire De Droit Maritime(Nantes 1995)
ADS	:Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
AMC	: American Maritime Cases
aşa.	: Aşağıda
B.	: Bası –Baskı
b.	: bend
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIFA	: British International Freight Association
BK.	: Borçlar Kanunu
Bk.	: bakınız
BT	:Bulletin Des Transports (1991’e kadar)
BTL	:Bulletin Des Transports Et De La Logistique (1991 sonrası)
C.	:Cilt
Cass. Com.	:Chambre Commercial de la Cour de Cassation
C.A.	:Cour d’ Appel
C.Civ.İtl	:İtalyan Medeni Kanunu
CFS	:Container Freight Station
CIF	:Cost,Insurance and Freight (named port of destination)
CMR	:International Carriage of Goods by Road (Ing) Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandise Par Route (Fr)

D.	:Daire
DMF	:Le Droit Maritime Français
dn.	:dip notu
Ed.	:edition(Ing)
Éd.	: édition (Fr.)
E.	: Esas
ETL	:European Transport Law
f.	:fikra
F.	: Federal Reporter
F.2d.	: Federal Reporter Second Series
FBL	:Nogotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading
FCL	:Full Container Load
FCR	:Forwarders Certificate of Receipt
FCT	:Forwarders Certificate of Transport
FFOCT	:Fédération Française des Organismes Commissionnaires de Transport
FIATA	:Fédération International des Associations de Transitaire et Assimilé
FMC	: Federal Maritime Commission
FOB	:Free on Board
Fr.	:Fransızca, fransız
GP	:Guadalajara Protokolü
HD	:Yargıtay Hukuk Dairesi
hk.	:hakkında
İng.	:İngilizce, ingiliz

### XIII

IATA	:International Air Transport Association
ICC	:International Chamber of Commerce
IDIT	:Institut de Droit International des Transport (Rouen)
IMTM	:Institut Méditerranéen des Transport Maritimes (Aix-Marseilles)
İsv.BK.	:İsviçre Borçlar Kanunu
Jcl com.	:Juris –Classeur Commercial
JMLC	:Journal of Maritime Law and Commerce

JMM	:Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal
K.	: Karar
Karş.	: karşılaştırınız
KHK	:Kanun Hükmünde Kararname
kıs.	:kısaltma
L1.L.Rep	:Lloyd's List Law Report(1919-1950)
LCL	:Less Than Car Load or Container Load
Lloyd's Rep.	:Lloyd's List Law Report(1951-1967) Lloyd's Law Report (1968- )
m.	:madde
MHB	:Mukayeseli Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MK	: Medeni Kanun
NCBFAA	:National Customs Broker &Forwarder Association of America
no.	: Numara
NVOCC	:Non Vessel Operating Common Carrier

ör.	:örneğın
p.	: page (fr.)
pg.	: page (ing.)
RG.	: Resmi Gazete
s.	: sayı
sh.	:sahife
t.	: tome (fr.)
TD	:Yargıtay Ticaret Dairesi
TJ	:Transportation Journal
TK	:Türk Ticaret Kanunu
UN	: United Nations
UNCTAD	:United Nations Conference on Trade and Developpement (CNUCED (fr.))
U.S. COGSA	:Carriage of Goods by Sea Act
USC	:United States Codes
USD	:Amerikan Doları
vd.	: ve devamı
vol.	: volume(fr.;ing.)

## GİRİŞ

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığı bir yandan, eşyanın taşıma rizikolarına karşı korunmasını; yükleme, boşaltma ve aktarma sırasında zaman ve emekten tasarruf edilmesini; taşımanın hız kazanarak ucuzlamasını ve uluslararası taşımaların hızla gelişimini sağlarken, diğer yandan da taşıma sahnesine yeni aktörlerin çıkmasına sebep olmuştur. Tamamen konteyner taşımacılığın ihtiyaçlarından doğan bu yeni aktörlerden biri de, gemi işletmeyen taşıyan olarak adlandırabileceğimiz NVOCC'dir. ( Non-Vessel-Operating Common Carrier )

NVOCC ( Non-Vessel-Operating Common Carrier ) kavramı, deniz yoluyla konteyner taşımacılığının ilk olarak başladığı ABD'nde ortaya çıkmış ve hukuki düzenlemelere konu olmuştur.

Önceleri çeşitli Avrupa ülkelerinde, "NVOCC" ( Non-Vessel-Operating Common Carrier) kavramına bir karşılık bulma çabalarına girişilmiş ancak yapılan öneriler bu kavramı tam olarak karşılamadığı gerekçesiyle uluslararası deniz taşımacılığı alanında ve yabancı doktrinde kabul görmemiştir. Günümüzde dünyanın pek çok ülkesinde ve bu arada bir çok Avrupa ülkesinde "Non-Vessel-Operating Common Carrier " kavramının kısaltması olan "NVOCC" aynen kabul görerek hem taşıma sektöründe hem de taşımaya ilişkin bilimsel yayınlarda kullanılmaktadır. Zaten deniz taşımacılığı ve deniz hukuku gibi Anglo-Sakson etkisinin güçlü olduğu bir alanda İngilizce bir kısaltmanın yaygınlaşarak kabul görmesine şaşırılmamak gerekir.

Ülkemizde de taşımacılık alanında NVOCC terimi aynen kullanılmakta ve kabul görmektedir. Türk Hukukunda daha önce bu kavramı inceleyen bir çalışma yapılmamıştır. Kavrama, yer veren bazı bilimsel çalışmalarda ise NVOCC kısaltmasının aynen korunduğu görülmektedir.



NVOCC, Türk ve yabancı denizcilik çevrelerinde yerleşmiş bir terim olarak kullanılmaktaysa da Türk hukuk terminolojisinin gelişmesine katkıda bulunmak ve kavrama içerik kazandırmak amacıyla NVOCC, (Non-Vessel Operating Common Carrier) terimini Türkçede karşılamak üzere “gemi işletmeyen taşıyan” terimi önerilmiştir. Bununla birlikte üç sözcükten oluşan bu terimin kullanılmasının okuru yoracağı ve ifadelerin rahat anlaşılmasını engelleyeceği kaygısıyla, yerleşmiş ve bu sebeple ilgili çevrelerce aşına olunan NVOCC kısaltması tercih edilmiştir.

Çalışmamıza, NVOCC kavramının belirlenmesi ile başlanacaktır. Bu kapsamda öncelikle NVOCC faaliyetleri incelenecek daha sonra mukayeseli hukukta NVOCC'nin ortaya çıkışı, gelişmesi, Anglo-Sakson hukukunda, taşıyan(common carrier) ve navlun komisyoncusu( freight forwarder) kavramlarıyla olan ilişkisi incelendikten sonra, Kıta Avrupası hukuklarında düzenlenmiş benzer kavramlar açıklanmaya çalışılacak ve son olarak NVOCC'nin tanımı yapılacaktır.

İkinci bölümde ise, NVOCC'nin yaptığı sözleşmelerin hukuki niteliği ve bu sözleşmelerden doğan hak ve borçları ele alınacaktır. NVOCC'nin gemi işletenlerle yaptığı sözleşmelerin temel amacı yük ilgilileri ile yapılacak sözleşmelere imkan sağlamak olduğundan bu bölümde özellikle onun yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin incelenmesine ağırlık verilecektir.

Son bölümde, önce NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan sorumluluğu, daha sonra deniz yoluyla eşya taşıma ve çok türlü (multimodal) taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluğu Türk hukukunda ve uluslararası konvansiyonlarda, NVOCC faaliyetlerinin taşıdığı özellikler göz önüne alınarak incelenecektir.

## BİRİNCİ BÖLÜM "NVOCC" KAVRAMI

### I. NVOCC 'NİN FAALİYETLERİ

Geçmişte deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin sorunlar daha basit bir şekilde ortaya konulabilirken günümüzde ilişkilerin karmaşık hale gelmesi yeni sorunların ortaya çıkmasına ve çözümlerinin de güçleşmesine neden olmaktadır. Taşıyanın, yük ilgisinin yükünü, varma limanına bir ücret karşılığı taşıması ve taşıma belgesi olarak da genellikle bir konişmento düzenlenmesiyle kısaca ifade edilebilecek olan bu yalın ilişki, geminin çeşitli çarter sözleşmeleriyle tahsis edilmesi ve yapılan alt-çarter veya taşıma sözleşmeleri ile daha karmaşık bir hal almaktadır. Bu yeni ilişkiler zincirinde, konişmentoda taşıyana ilişkin daha az bilginin yer alması taşıyanın belirlenmesini gittikçe güçleştirmektedir. Herşeye rağmen bu karmaşık ticari ve hukuki ilişkilerin temelini gemi ve yük ikilisi oluşturduğundan yine de değişmez değerlerin var olduğundan bahsedilebilir.

Konteyner taşımacılığı bu yeni ilişkiler ağında büyük önem taşımaktadır. Bunun nedeni, konteynerin basit bir taşıma kabı olmaktan öte yük ile gemi arasındaki ilişkinin niteliğini değiştirecek kadar önemli bir unsur olmasıdır. Konteyner taşımacılığı yeni hizmetlerin ve daha önemlisi taşıma sektöründe yeni aktörlerin ve belgelerin ortaya çıkmasına yol açmıştır<sup>1</sup>.

1960'lı yıllarda başlayan "konteynerleşme" uluslararası taşımacılığın gelişmesinde önemli bir etken olmuştur. Konteyner taşımacılığı bir yandan taşımanın hız kazanmasını ve ucuzlamasını

---

<sup>1</sup> **OLIVIER, V.:** Les Demandeurs Et Les Défendeurs Dans L'Action En Responsabilité Dans Le Contrat De Transport Maritime De Marchandise, These De Doctorat, Marseille 1997, sh.339

sağlarken<sup>2</sup> bir yandan da, geminin maliki veya işleteni olmayan taşıyanların yani NVOCC'lerin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

NVOCC faaliyetleri genel olarak aşağıdaki örnek üzerinde görülebilir<sup>3</sup>. NVOCC, gemi işleten bir kişiyle<sup>4</sup>, yaptığı sözleşme ile işletme konusu gemi üzerinde bir yıl süre ile St Nazaire - Montreal hattında belirli sayıda konteyner taşınabilmesi için sözleşme yapar. Farklı yükleri içeren toptan bir ücret belirlenir. NVOCC, sahip olduğu bu hakka dayanarak daha yüksek bir ücret karşılığında taşımaya ilişkin bazı ek hizmetleri de gerçekleştirerek ve en önemlisi kendisini taşıyan olarak göstererek yük ilgililerinin yüklerinin taşınmasını sağlar.

Bu ticari faaliyetler kapsamında NVOCC, örneğin bu taşıma hattında sözleşmesi olmayan başka bir NVOCC'nin tam konteyner yükünü, deniz yoluyla taşınabilmesi için teslim alır. Ayrıca Nantes'daki fabrikadan Kanada'nın Brantford şehrinde bulunan ithalatçı bir firmanın deposuna bir çok küçük kolinin konteynerde taşınması işini üstlenir. Bunu gerçekleştirebilmek için NVOCC, yüklerin karayoluyla bir araya toplanmasını sağlayacak, bu yüklerin diğer ithalatçıların yükleriyle birlikte bir konteyner içinde grupajını<sup>5</sup>

<sup>2</sup> **ARKAN, S.:**Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Jale Akipek'e Armağan ,Konya 1991,sh. 343.

<sup>3</sup> **MORINIERE, J.M.:**Les Non-Vessel-Operating Common Carriers (NVOCC) Essai Sur Le Concept de Transporteur Maritime Contractuel, Thèse De Doctorat, 1997 Nantes ,sh.22.

<sup>4</sup> Çalışmada "geminin ticarî yönetimini elinde bulunduran" kişileri ifade etmek için "gemi işleten" terimi kullanılacaktır. Bu terim Türk Hukukunda TK. M. 946/2' de düzenlenen ve doktrinde "gemi işletme müteahhidi" olarak ifade edilen malik olmayan donatanı çağırırsa da aslında ifade edilmek istenen "geminin ticarî yönetimini elinde bulunduranlar" tüm şahıslardır. Bu şahsın, donatan, gemi işletme müteahhidi, zaman çartereri, yolculuk çarterini üstlenen veya taşıyan olması mümkündür.

Geminin teknik ve ticarî sevk ve idaresi kavramları için bk. **RODIERE, R.-DU PONTAVICE, E.:** Droit Maritime,Paris 1997,sh.267, **ÇAĞA,T. .-KENDER, R:** Deniz Ticaret Hukuku, C.II, 8. B., İst.2006, sh.156 vd.

<sup>5</sup> Yüklerin aynı konteyner içinde birleştirilmesi. Uygulamada "grupaj" terimi ile birlikte "konsolidasyon" ( ing. consolidation;fr. consolidation) terimi de kullanılmakla beraber çalışma da "grupaj" terimi tercih edilecektir.

sağlayacak ve yükün Montreal'a kadar deniz yoluyla taşınmasını gerçekleştirecektir. Daha sonra bir araya getirilmiş yüklerin varma limanında farklı yerlere dağıtılmasını sağlayabilmek için bu yükleri gidecekleri yere göre ayıracak, demiryoluyla Toronto'ya kadar taşınmasını organize edecek ve son olarak Toronto'dan Brantford'a kadar kara yoluyla taşınarak burada yükün ithalatçıya teslim edilebilmesini sağlayacaktır.

NVOCC ve temsilcileri dışında bu faaliyetlere katılan taraflar; yük ilgilileri, konişmento hamili (gönderilen), kara taşıyıcıları, gemi işletenler, liman işletmeleri, yükleme boşaltma müteahhidleri, sigorta şirketleri ve bankalar olarak sayılabilir. Tüm bu aktörlerin birbirleriyle ilişkilerini düzenleyen sözleşmeler geniş anlamda NVOCC'nin faaliyetlerinin ortaya çıkmasını sağlar.

## A-TAŞIMAYA HAZIRLIK

NVOCC, yük ilgililerine esasen deniz yoluyla yapılan taşımayı da içeren baştan başa bir taşıma hizmeti sunmaktadır. Bu arada NVOCC taşımanın karada gerçekleşen bölümü için gerekli araçları da temin etmektedir. Ancak NVOCC, deniz yoluyla yapılan taşımanın gerçekleştirildiği gemiyi işletmez.

NVOCC'ler, yük ilgililerine karşı taahhüt ettikleri taşımayı veya taşımanın organizasyonunu gerçekleştirebilmek için, gemilerin ticari yönetimini elinde bulunduran; donatanlar, zaman chartererleri, yolculuk charterini üstlenenler<sup>6</sup>, konsorsiyum<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Bu çalışmada yolculuk charteri de dahil olmak üzere bütün charter ilişkilerinin taraflarını göstermek üzere Çakalır tarafından önerilen "charteri üstlenen" ve "charterer" terimlerinin kullanılması tercih edilmiştir. **ÇAKALIR, Y.:** Zaman Charteri Sözleşmesi, Basılmamış Tez, İstanbul 1989, sh.14-17.

<sup>7</sup> Konsorsiyum, ortak bir büronun oluşturulmasından, gemilerin entegre finansal yönetimleri ile ortaklık adına konişmento tanzimi ile charter sözleşmelerinin yapılmasını da kapsayacak şekilde ticarî yönetimlerine varıncaya dek donatanlar arasındaki işbirliğinin ileri bir şekli ifade eder. **AMASYA, S.:** Donatan Kavramı (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2003, sh.225 Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **BAUCHET, P.:** Le Transport International Dans L'Economie Mondiale, Deuxime Ed., Paris 1991, sh.205 vd

ve konferanslarla<sup>8</sup> çeşitli sözleşmeler akdetmek zorundadır<sup>9</sup>.

Gemi işletenlerle, NVOCC arasındaki ilişkiler oldukça karmaşıktır. Bir taraftan NVOCC alabileceği en iyi hizmete karşılık (yani kendileri için en uygun yükleme takvimi, taşıma hattının müsait oluşu ve aralarındaki sözleşmenin ifasında esneklik) en uygun fiyatı ararken diğer yandan gemi işletenler sorumluluklarını asgari düzeylere çekerek en yüksek fiyatlarla konteyner gemilerini doldurmaya çalışmaktadır.

Ekonomik çıkarların bu kadar çatıştığı bir ortamda, taraf iradelerinin, bir veya birkaç konteynerin taşınmasını konu olan basit bir taşıma sözleşmesi ile ifade edilmesi beklenemez. Zaten bu ilişkiler zincirindeki aktörlerin herbirinin ayrı ekonomik güçleri olduğu ve bu gücün de sözleşmeler üzerinde önemli etkilerinin bulunduğu unutulmamalıdır. Sözleşmelere etki eden en önemli faktör belirli bir süre içinde gönderilen konteyner miktarıdır. Bu rakam arttıkça NVOCC'nin pazarlık gücü ve sözleşme şartlarına etkisi de artmaktadır<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Ücret anlaşmaları olan konferanslar, kamuya ilan edilmiş istikrarlı bir tarife ile düzenli bir hattın en iyi şekilde işleyişini sağlamak amacıyla oluşturulan tüzel kişiliği bulunmayan donatan topluluklarıdır. **AMASYA**, Donatan, sh.224 vd. Kapalı ve açık konferanslar ayırımı ve daha geniş bilgi için bk. **BAUCHET**, sh.201 vd; **MONTEIRO, J.-ROBERTSON, G.** : Shipping Conference Legislation in Canada, The European Economic Community and The United States , 26 Transp.L.J.141, Spring 1999.

<sup>9</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **CORBİER, I.**:La Notion Juridique d'Armateur, Paris 1999, sh.545 ve 592 ; **NDENDE, M.**:La Mutation Des Entreprises Du Secteur Des Transports Maritimes, DMF 1992, sh. 547-563.

<sup>10</sup> NVOCC'lerin deniz yoluyla konteyner taşımalarına ilişkin faaliyetlerini konu alan ve ABD'de 1991 yılında yapılan bir istatistiğe göre, NVOCC'lerin % 14,7'si haftada 500 ve üzeri konteyner gönderirken aynı zaman dilimi içinde % 35,6'sı 50 ila 400 konteyner ve % 50'si ise 50'nin altında konteyner göndermektedir. Sonuç olarak toplam konteyner sayısı gözönüne alındığında bu üç kategori NVOCC'nin tüm konteynerler trafiğinin sırasıyla % 81,2 ; % 16,9 ve % 1,9'unu karşıladığı görülmektedir. **MORINIÈRE**, sh.24.

NVOCC'lerin ekonomik güçlerinin ve gönderdikleri konteyner sayısının farklı olması, NVOCC'lerle gemi işletenler arasında her bir NVOCC'nin durumuna uygun değişik tipte sözleşmelerin yapılmasına yol açmaktadır. Bu sözleşmelerin belirlenmesinde ortaya çıkan en önemli güçlük ise tarafların kişiye özel şartlar içeren bu sözleşmeleri gizli tutmak istemeleridir.<sup>11</sup>

Bu sözleşmeleri "Global Service Contract", "Loyalty Contracts", "Me Too Contracts", "Service Contract", "Slot Charter", "Slot Agreement", ve "Time-Volume Rate Contract" başlıkları altında sayabiliriz. Sözleşmeler NVOCC'nin faaliyetlerinin niteliğine ve işletmeden işletmeye farklılık göstermektedir. Bu sözleşmelerden bazıları gemi üzerinde « slot<sup>12</sup> » olarak adlandırılan yer tahsisini konu alırken, diğerlerinin konusu konteyner taşınabilmesi için belirli hacimde yer tahsisidir. Bu iki ana grup sözleşme arasından hangisinin seçileceği gemi işletenlerle sözleşme yapan NVOCC'nin niteliği ve ekonomik gücü ile yakından ilgilidir.

Aşağıda öncelikle bu sözleşmelere ilişkin kısa bilgi verilecek daha sonra ise bu sözleşmeler, hukuki nitelik başlığı altında<sup>13</sup> ayrıntılı bir şekilde incelenecektir. Ancak burada özellikle belirtilmesi gereken, gemi işletenlerle yapılan bu sözleşmelerin temel amacının yük ilgilileri ile yapılacak sözleşmelere imkan sağlamak olduğudur.

## **1.Gemi İşletenlerle “Konteyner İçin Yer Tahsisi” ( Slot Charter) Sözleşmelerinin Yapılması**

Bu başlık altında incelenecek sözleşmelerin konusu; bir veya birden çok gemi üzerinde konteyner için yer tahsisidir. Konteyner gemilerinde bir konteynerin gemiye yerleştirilebilmesi için gereken alana İngilizce bir terim olan “slot” denilmektedir. Uygulamada bu

---

<sup>11</sup> **MORINIERE**, sh.24.

<sup>12</sup> 20'lik (TEU) bir konteynerin gemiye yerleştirilebilmesi için gerekli alana « slot » denilmektedir.

<sup>13</sup> bk. aşağı. II. Bölüm, I, A ve B

sözleşmeleri tanımlamak için “slot charter”<sup>14</sup> veya “space charter”<sup>15</sup> terimleri kullanılmaktadır. Ancak çalışmamızda daha yaygın olan “slot charter” terimi tercih edilmekte ve Türkçe karşılık olarak “konteyner için yer tahsisi” ifadesi önerilmektedir.

“Konteyner için yer tahsisi” sözleşmesi<sup>16</sup> esasen donatanlar arasındaki ilişkileri düzenlemek için geliştirilmiştir. Buna rağmen klasik donatanlardan ekonomik anlamda daha güçlü olan NVOCC’lerin de bu sözleşmelerden istifade ettikleri ancak NVOCC faaliyetlerinin bütünü gözönüne alındığında bu oranın oldukça düşük olduğu görülmektedir. Uygulamada NVOCC’nin faaliyetlerinden bahsedilirken genellikle “konteyner için yer tahsisi” sözleşmesi ile bir sonraki bölümde incelenecek sözleşmelerden biri olan “slot agreement” sözleşmeleri birbiriyle karıştırılmaktadır.

Türk hukukunda “konteyner için yer tahsisi” sözleşmesi kanunda düzenlenmediği için, BIMCO tarafından 1993 yılında hazırlanan “Slothire” adlı tip sözleşme incelenecek ve ileride hukuki nitelik başlığı altında<sup>17</sup> “Slothire” sözleşmesinin hukuki niteliği üzerinde durulacaktır.

## **2.Gemi İşletenlerle , “Belirli Hacimde Yer Tahsisini Öngören” Sözleşmeler Yapılması**

NVOCC ile gemi işletenler arasında akdedilen ve NVOCC’nin getirdiği konteynerlerin taşınmasını konu alan diğer bir grup sözleşme ise "loyalty contract", "time volume rate contract" veya "service contract" olarak adlandırılan sözleşmelerdir.<sup>18</sup> Bu

<sup>14</sup> **CHAO, A.** : NVOCC, A La Recherche D'une Identité, BTL 3 Mai 1993,no.2519 ,sh.320 vd.

<sup>15</sup> **GOODE, R. M.** : Commercial Law, Penguin Book 1982,s h.601, dn 2.

<sup>16</sup> Bu sözleşme ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. **SABADIE, B.**: L'Affrètement D'Espaces, Aix-En-Provence, 2004; **TASSEL,Y.**:Le Contrat D'Affrètement D'Espaces, DMF 2005,sh.3-13 **TASSY,H.**:Affrètement D'Espaces Et Garanties Reelles, DMF 1995 ,sh.595-606

<sup>17</sup> bk. aşı. II. Bölüm, I, A ,2

<sup>18</sup> **MORINIERE**, sh.37.

sözleşmelerden bazıları ABD’nde Shipping Act’ de düzenlenmiştir<sup>19</sup>. Ancak bu sözleşmelerin tamamını içeren eksiksiz bir liste yapmak oldukça zordur. Uygulamada bu anlaşmalar taraflarca “ticari uzlaşmalar” veya “tarife şartları” olarak ifade edilir<sup>20</sup>.

Bu sözleşmelerle taraflar arasında kurulan ilişkiyi daha iyi anlayabilmek için tarafların nasıl hareket ettiğini bilmek gerekir. Genellikle gemi işletenler, NVOCC tarafından faks yoluyla yapılan detaylı rezervasyon taleplerini veya bu talebin kabul edilip edilmeyeceğini teyid etmezler. Sadece boş yerlere ilişkin bilgileri telefonla bildirme yolunu seçerler. Bu sözleşmeler, tek bir konteynerin taşınmasını konu alan basit bir sözleşmeden, belirli miktardaki konteynerin taşınmasına ilişkin kapsamlı sözleşmelere kadar geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Ancak bu sözleşmelerin bir bölümünün incelenmesi çalışmanın devamında hukuki nitelik başlığı altına yapılacaktır<sup>21</sup>.

## **B- TAŞIMA**

Taşımaya hazırlık başlığı altında yukarıda kısaca açıklanan sözleşmeler NVOCC’ye yük ilgililerine karşı sözleşme ile taahhüt altına girdiği borçlarını ifa edebilme imkanı sağlar.

NVOCC’nin taşıma faaliyetini açıklamaya geçmeden önce NVOCC’lerin genellikle kendilerini nasıl tanıttıklarını görebiliriz<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> 46 CFR 581.2 ; Shipping Act 1984 ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. **MCCONNELL,J.W.:**The U.S. Shipping Act of 1984, 1985.

<sup>20</sup> **MORINIERE**, sh.37

<sup>21</sup> bk. aşa. II. Bölüm, I,B

<sup>22</sup>Ülkemizde bir çok şirket NVOCC olarak hizmet vermektedir. Bunlardan örnek olarak verebileceğimiz HT shipping şirketinin internet sitesinde ([www. ht-shipping.com](http://www.ht-shipping.com) ) hizmetler başlığı altında: “HT deniz nakliyat servislerini NVOCC olarak yapmaktadır, dolayısıyla gemileri kendimiz işletmiyoruz ancak en uygun tarifelerle saygın armatörlerle çalışmaktayız. Bir NVOCC olarak global merkezlerden oluşan dünya çapındaki ağımla hizmet sunmaktayız. Bir konteyneri doldurmayan mallar konsolide sevkiyat ya da LCL olarak, bir konteyneri dolduran mallar FCL olarak gönderilir. Door-to-door sevkiyatınızda navlununuzun tüm sorumluluğunu üzerimize alıyor, tedarik zincirinizi yönetmekte hava ve kara ağlarını kullanıyoruz” ifadeleri yer almaktadır.



Taşıma sektörüne yönelik yayınlarda veya internet ortamında NVOCC'nin taşımaya ilişkin faaliyetleri çeşitli şekillerde görülebilir. Aşağıda öncelikle bazı yabancı dergilerde ve internet sitelerinde rastlanılan örnekler daha sonra ise ülkemizde bu sektörde rastladığımız bazı örnekler verilecektir.

“ Çin'in tüm limanlarına NVOCC Grupaj servisi ”<sup>23</sup>;

“Grupaj hizmetinde uzmanlaşmış NVOCC”<sup>24</sup> ;

“Uluslararası NVOCC, grupaj, FCL/LCL konteyner taşımaları depolama, dağıtım” <sup>25</sup>;

“NVOCC grupaj servis, haftalık parsiyel düzenli servis, kapıdan kapıya servis, komple konteyner taşıması”<sup>26</sup>;

“Deniz yolu konteyner (FCL &LCL) taşımacılık, Hindistan Mumbai limanından haftalık düzenli parsiyel servis”<sup>27</sup>;

“Deniz yolu komple ve grupaj konteyner (NVOCC) taşımaları.”<sup>28</sup>

Yukarıdaki örnekler göz önüne alındığında, NVOCC'nin ya grupaj yaptığı yükü ya da tam konteyner yükünü, kapıdan kapıya terminalden terminale veya limandan limana taşıma kapsamında teslim aldığı, taşımaya ilişkin ek hizmetler olarak nitelendirebileceğimiz çeşitli faaliyetleri gerçekleştirdiği görülecektir. Bu durum da bize NVOCC'nin yükün hizmetinde olduğunu göstermektedir<sup>29</sup>. ABD'nde Federal Denizcilik Komisyonu (FMC) tarafından hazırlanan ve NVOCC'leri konu alan bir raporda<sup>30</sup> üç tip

<sup>23</sup> Pacific Shipper, Aralık 1993 sh.21 “China Interocean Transport” Şirketinin reklamı.

<sup>24</sup> Pacific Shipper, Aralık 1993 sh.17, “Hitachi” Şirketinin reklamı.

<sup>25</sup> Pacific Shipper , Aralık 1993 sh.17 “Consolidated Transportation Services Inc.” reklamı.

<sup>26</sup> [www.seafreightcompany.com/firma.html](http://www.seafreightcompany.com/firma.html) SF International Transport Co. İnternet sitesi

<sup>27</sup> [www.ecshipping.com](http://www.ecshipping.com) E&C International Şirketi internet sitesi

<sup>28</sup> [www.arfor.com.tr/pages/hizmetler.html](http://www.arfor.com.tr/pages/hizmetler.html) . Arfor Taşıma Hizmetleri A.Ş internet sitesi

<sup>29</sup> **MORINIERE**, sh.60.

<sup>30</sup> Preliminary Staff report on NVOCC, FMC Washington 8 Aralık 1970, **MORINIERE**,sh.60.

faaliyetin sözkonusu olduğu bunların: Yüke ilişkin düzenlemelerin yapılması; bu faaliyetlere ilişkin koordinasyonun sağlanması ve belgeler ile taşınmanın izlenerek kontrolün sağlanması, olduğu ifade edilmektedir.

NVOCC'nin taşımayı taahhüt ettiği yük genellikle konteyner yüküdür. Konteyner taşımacılığında yük sadece bir limandan ötekine değil kara içinde bir yerden alınıp bir limana veya deniz yolunu takiben yine kara içinde bir yere taşınmaktadır.

Bu açıdan bakıldığında bu taşımacılığın kapıdan kapıya (door to door) şeklinde yapılabileceği, terminalden terminale yapılabileceği veya limandan limana yapılabileceği görülür. Kapıdan kapıya taşımacılıkta yük, genellikle satıcının bulunduğu yerden alınıp alıcının deposuna veya işyerine götürülmektedir. Konteyner taşımacılığının amacına en uygun taşıma şekli olarak görülür<sup>31</sup>. Terminalden terminale denilen şekilde ise aynı konteyner içinde çeşitli kimselerin yükleri kara içindeki grupaj terminallerinde birleştirilmekte ve buradan alınıp deniz yolunu takiben kara içindeki başka bir terminalde konteyner açılarak yükler dağıtımına tabi tutulmaktadır. Limandan limana taşımada ise yük bir deniz terminalinde bir araya getirilmekte daha sonra deniz aşırı bir limana gönderilmekte ve buradan dağıtımına tabi tutulmaktadır.

NVOCC faaliyetlere ilişkin açıklamalar genellikle konişmento veya taşıma belgesinin varlığını göstermektedir. Bu belgeler de beraberinde bir deniz taşıyanının veya çok türlü (multimodal)<sup>32</sup> taşımayı taahhüt eden bir taşıma operatörünün (multimodal transport

---

<sup>31</sup> **DENİZ, İ.** :Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982, sh.17.

<sup>32</sup> Çalışmada karma, kombine taşıma olarak da adlandırılabilen birden çok taşıma safhasını kapsayan taşımaları ifade etmek için, 1980 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun da tercih ettiği İngilizce "multimodal transport" kavramına karşılık olarak Türkçe "çok türlü taşıma" terimi kullanılacaktır. Bu taşımayı taahhüt eden kişiyi ifade etmek için de " çok türlü taşıma operatörü" terimi tercih edilmiştir.

operator<sup>33</sup>) varlığını ortaya koyar<sup>34</sup>.

NVOCC tarafından yapılan taşımalarda özellikle taşımanın son safhasında, varma limanında ithalatçıdan istenen transfer ücretleri , tek konteynerde toplanmış yüklerin ayrılmasıyla bağlantılı birden çok taşıma belgesinin yarattığı problemler ve NVOCC'nin yetkili temsilcilerinin bulunmasında yaşanan zorluklar gibi birçok sorun ortaya çıkmaktadır.

NVOCC ile yük arasındaki ilişkiyi üç aşamada inceleyebiliriz. Bunlar yükün teslim alınması, yüke ilişkin taşıma belgesinin düzenlenmesi ve yükün gönderilene teslimi aşamalarıdır. İleride<sup>35</sup> NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmelerinin ifası ve bu sözleşmelerden doğan hakları incelenirken bu konulara ilişkin açıklama yapılacağından, bu bölümde ancak kısa bilgiler verilmeye çalışılacaktır.

### **1.Yükün NVOCC Tarafından Teslim Alınması**

Günümüzde NVOCC'ler her türlü taşıma ihtiyacına cevap verecek niteliklere sahiptir. Küçük veya büyük yük partileri ya da tehlikeli bir yükün taşınması onların faaliyeti kapsamındadır.

FCL<sup>36</sup> ( Full Container Load) tam konteyner yükü ifade eder. Bu yükün taşınmasında konteynerler genellikle yük ilgilisi tarafından istiflenir. LCL<sup>37</sup> (Less Than Container Load) ise aynı varma yerine (veya limanına) taşınacak diğer uygun yüklerle birlikte bir konteyner içinde birleştirilerek taşınacak küçük miktardaki yükü ifade eder. Bu

---

<sup>33</sup>Doktrinde "multimodal transport operator" kavramına karşılık olarak , "çok türlü taşıma üstlenicisi"; "karma taşıma operatörü"; "karma taşıma işletmecisi" gibi terimlere de rastlanmaktadır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ÖZDEMİR, T.:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Ziya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu, İstanbul 2006, sh.87-88

<sup>34</sup> **MORINIERE**, sh.60.

<sup>35</sup> Bk. II. Bölüm, II,B,2

<sup>36</sup> Full Container Load (İng) ; Conteneurs complets remis à la ligne(Fr) ;Tam konteyner yükü.

<sup>37</sup> Less-Than-Container Load (İng) Yükün hacim ya da ağırlık olarak konteyner kapasitesinin altında olmasıdır.

yük için grupaj hizmeti CFS (Container Freight Station) olarak adlandırılan grupaj terminallerinde gerçekleştirilir. Bu terminallerde yük, konteyner içinde taşınmak amacıyla bir araya getirilir veya gönderilenlere( konişmento hamillerine) teslim için ayrılır.

Yükün teslim alınması ve daha sonra teslim edilmesine ilişkin şu alternatifler sözkonusu olabilir<sup>38</sup> :

-Eğer LCL yük, yük ilgisinden NVOCC tarafından teslim alınacak ve LCL yük olarak teslim edilecekse ( LCL→LCL); bu yük önce grupaj terminaline taşınacak, orada bir konteynerde diğer yüklerle birleştirilecek, oradan gemiye taşınacak, deniz taşıması sonunda varma limanından grupaj terminaline götürülecek ve orada yük ayrılıp yine LCL olarak gönderilenlere ayrı ayrı teslim edilecektir.

- Eğer FCL yük, yük ilgisinden NVOCC tarafından teslim alınacak ve FCL yük olarak teslim edilecekse ( FCL→FCL); bu yük doğrudan gemiye taşınacak; ya varma limanında ya da gönderilenin deposunda gönderilene(konişmento hamiline) teslim edilecektir.(Teslim yeri taşımanın kapıdan kapıya veya limandan limana olmasına göre değişecektir.)

LCL veya FCL yükün tesellümü ve daha sonra teslimine dair yukarıdaki alternatiflere uygun olarak hazırlanan sorumluluğa ilişkin düzenlemeler NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerde yer almaktadır.

Yukarıda sayılanın dışında uygulamada iki alternatifle daha karşılaşılmaktadır<sup>39</sup>. Ancak bu alternatiflerin istisnai nitelikte olacağı söylenmelidir. Bu nedenle ileride konu ayrıntılı olarak ele alınırken özellikle yukarıdaki iki ihtimal üzerinde durulacaktır.

NVOCC tarafından teslim alınan yük, LCL ise grupaj da yapılacaktır. Grupaj terminalleri ya iç bölgelerde ya da liman içindeki

---

<sup>38</sup> **MORINIERE**, sh.62

<sup>39</sup> **MORINIERE**, sh. 62.Bu iki alternatif aşağıda II.Bölüm II,B,2,a,aa),aaa)' da incelenmiştir.

alanlarda kurulabilir. Bu konuya ilişkin ABD'nin doğu kıyılarında uzun yıllar uygulanan "50 mil" kuralından bahsetmek gerekir. Bu kurala göre NVOCC'ler liman işçilerini kullanmadan limanların 50 mil çevresinde ne grupaj ne de ambalajlama hizmeti veremiyorlardı. Liman işçileri sendikalarının baskılarıyla getirilen bu düzenleme daha sonra NVOCC birliklerinin lobi faaliyetleri sonucu ortadan kalkmıştır<sup>40</sup>.

Konteyner taşımacılığında yük gemi ambarında değil, konteynerde taşındığından, yükün ambarda istiflenmesi burada konteynere istiflenmesi şekline bürünmüştür<sup>41</sup>. Yükler tıpkı gemi ambarına konulduğu gibi bir takım kurallara uyularak konteynere yerleştirilir. Burada da yüke özen gösterme gereği ağır yükler alta konur ve istif elle değil mekanik usulle yapılır. Konteyner taşımacılığı dışındaki hallerde istif gemide yapıldığı halde konteyner taşımacılığında bu karada yapılmaktadır. Böylece istifin konteyner taşımalarında yüklemeye önce yer alması, diğer taşımalarla önemli bir fark oluşturur. Doktrinde konteynerin yüklerin istif edildiği gemi ambarının rolünü oynadığı kabul edilmektedir. Bunlar adeta müstakil, taşınır, yükletenin istif, gönderilenin boşaltma için ayağına getirilmiş ambarlardır<sup>42</sup>.

Bu taşımalarda genellikle konteyner iç bölgelerde doldurulduğundan, LCL yük varsa, yük konteynere NVOCC tarafından grupaj yapılarak başka yüklerle birlikte doldurulacaktır. NVOCC tarafından yapılan grupaj yani yüklerin tek bir konteynerde taşınmak üzere bir araya getirilmesi aslında taşıma faaliyetinde bir yan borç niteliğindedir. FCL yükte ise konteynere istif yük ilgilisi tarafından yapılmaktadır.

---

<sup>40</sup> **MORINIERE**, sh. 65-66.

<sup>41</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.36-37.

<sup>42</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.36-37.

Kısacası konteynerli taşımalarda istifin taşıyan tarafından gemide yapıldığı esas geçerli değildir<sup>43</sup>. Ancak konteyner gemisinde konteynerin ambarda veya güvertede güvenli bir şekilde taşınması için yerleştirilmesi ve sabitlenmesi gerekir. Nitekim yeterli bir şekilde gemiye sabitlenmemesi halinde konteyner denize uçabilmektedir. Bunun dışında yığılış tarzlarından dolayı fırtınalı havada geminin dengesi bozulmakta ve konteyner gemiyi kurtarmak için feda edilmektedir. İşte bu durumda konteynerin gemide istifi sözkonusu olmaktadır. Hücreli olmayan yani konteyner gemisi şeklinde inşa edilmeyen gemilerde de gemi içinde konteynerin istifi meselesi ortaya çıkmaktadır.<sup>44</sup>

## 2.Taşıma Belgesi Düzenlenmesi

Taşınmak üzere teslim alınan LCL veya FCL yük için NVOCC taşıma belgesi düzenlemektedir. NVOCC tarafından düzenlenen bu belgelere ilişkin özel bir düzenleme yoktur. NVOCC'ler tarafından yük ilgililerine verilen taşıma belgelerine örnek olarak Atlantic Ocean System , Euro Express Cargo, Mercator Marine Line ,Octomar Lines, Delmas, Trans Service Line, Kuehne&Nagel, FIATA taşıma belgelerini sayabiliriz<sup>45</sup>.

Taşıma belgelerinin çok türlü taşımadaki rolü, deniz taşımalarındaki rolü kadar önemlidir<sup>46</sup>. Bu belgelere ilişkin ileride<sup>47</sup> ayrıntılı olarak açıklama yapılacak ve konişmento ile karşılaştırılması sağlanacaktır.

NVOCC'nin adı ve unvanı bu belgelerde başlıkta yer almakta ve yük ilgililerine taşımayı kendi vasıtalarıyla gerçekleştiren bir taşıyanla karşı karşıya olduğu izlenimini verilmektedir<sup>48</sup>.

<sup>43</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.38.

<sup>44</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.38.

<sup>45</sup> Bu belgelerle ilgili bk. **MORINIERE**, sh.73

<sup>46</sup> **BONASSIES, P:** Le Transport Multimodal Transmaritime, Annales IMTM ,1988,sh.98 vd.

<sup>47</sup> bk. II. Bölüm ,II,B, 2 , a, cc

<sup>48</sup> **MORINIERE**, sh.73

### 3. Deniz Yoluyla Eşya Taşıma ve Çok Türlü (Multimodal) Taşıma

Taşımanın niteliği yük ilgisinin isteklerine göre değişecektir. Örneğin büyük bir şirket olan ihracatçı, tam konteyner yükünü sahip olduğu kara taşıma araçlarıyla limana kadar getirip, burada sadece deniz taşıması için NVOCC'ye teslim edip varna limanında da temsilcileri tarafından yükün teslim alınmasını sağlarken; göndermek istediği küçük yükleri NVOCC'ye teslim eden daha küçük bir ticari işletme, taşımanın baştan sona NVOCC tarafından organize edilmesini talep edebilmektedir. Bu organizasyon kapsamında NVOCC, yükü kara taşıma araçları ile yük ilgisinin deposundan alacak, grupaj yapabilmek için kendi terminaline getirecek, konteyner içindeki yükün deniz yoluyla taşınmasını sağlayacak, varna limanından terminale getirdiği yükü ayıracak ve son olarak yükün karayoluyla gönderilene ulaştırılmasını sağlayacaktır. NVOCC'nin tüm bu faaliyetleri çok türlü taşımanın organizasyonu kapsamında değerlendirilebilir.

Tek bir ortamda gerçekleşen<sup>49</sup> taşımalar peşpeşe yapılarak zincirleme taşıma da gerçekleşebilir. Burada birden çok aynı tür aracın peşpeşe kullanılması söz konusudur.<sup>50</sup> Örneğin: Hong Kong'dan Fas'ın Kazablanka şehrine taşınacak yük, önce deniz yoluyla Fos-sur-Mer limanına oradan da diğer bir gemiye yüklenerek Kazablanka limanına taşındığında iki ayrı gemi tarafından sağlanan zincirleme deniz taşımasının varlığından sözedebiliriz.<sup>51</sup> Bazen de NVOCC'nin LCL yükü tek bir ortamda sadece deniz yoluyla taşıması mümkün olabilir. Bu durumda yükün başka yüklerle tek bir konteynerde birleştirilmesi yani grupaj , NVOCC için yan borç olarak ortaya çıkar.

NVOCC'ler faaliyetlerini, taşımanın organizasyonu ve lojistik konusunda yeteneklerine dayanarak geliştirmişlerdir. Çalışmanın

<sup>49</sup> Fr. Transport Unimodal ; Alm. Unimodaler Transportvertrag

<sup>50</sup> **ÜLGEN, H.:**Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları ,İstanbul 1988 (kıs.ÜLGEN, Uluslararası Taşımacılık)

<sup>51</sup> **MORINIERE,**sh.70

başında verdiğimiz<sup>52</sup> Nantes-Brantford arası yapılan örnek taşımada görüldüğü gibi NVOCC çok türlü taşımalarda da uzmanlaşmıştır. Bu örnekte içinde deniz taşımalarını da içeren kapıdan kapıya taşımalarının NVOCC tarafından nasıl koordine edildip gerçekleştirildiği ve yük ilgililerinin sadece tek bir kişiyle muhatap olduğu görülmektedir. Bu durum yük ilgililerine büyük kolaylık sağlamakta, birçok üretici firma için ayrı bir ihracat departmanı oluşturma ve birden çok taşıma aracısıyla muhatap olma sorununu ortadan kaldırmaktadır. NVOCC, deniz taşımalarını ve diğer ortamlarda ( kara, nehir , hava , demiryolu) yapılan taşımaları daha önceden yaptığı sözleşmelerle sağlamaktadır.

#### **4.Yükün Teslim Edilmesi**

Teslim, taşıyanın taşınmak üzere aldığı malı yolculuğun sonunda gönderilenin rızasıyla onun vasıtasız zilyetliğine terk etmesi olarak tanımlanır.<sup>53</sup> Teslim iki tarafın iradesine dayanan bir işlem olup taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüğü ancak bu surette sona erer.

Sözleşmede yapılan düzenlemeye göre yük limanda, grupaj terminalinde veya gönderilenin deposunda teslim edilebilir.

Yükün gönderilene tesliminde karşımıza çeşitli ihtimaller çıkabilir. FCL veya LCL yük taşıma belgesi veya konişmentonun teslimi karşılığı NVOCC veya temsilcisi tarafından gönderilene teslim edilecektir. LCL yükün mutlaka konteyner terminalinde önce diğer yüklerden ayrılıp sonra gönderilene teslimi gerekirken, FCL yük limanda teslim edilebilir hatta eğer gönderilenin veya temsilcisinin elinde konişmento varsa yükü gemi işletenden veya liman idaresinden de teslim alabilecektir.

---

<sup>52</sup> bk. I. Bölüm,I

<sup>53</sup> **ÇAĞA-KENDER**, sh.61.



## **C-TAŞIMAYA İLİŞKİN DİĞER FAALİYETLER**

### **1. Taşımanın Karada Yapılan Bölümüne İlişkin Faaliyetler**

Satım sözleşmesine göre satıcının kendi fabrika veya işletmesinde teslim edilecek bir malın, alıcıya ulaştırılması için, NVOCC'nin kapıdan kapıya ( door-to-door) taşımayı sağlaması gerekecektir. Bu tarz bir taşımanın sorumluluğunu üstlenen NVOCC'nin, belgelerle ilgili ön işlemleri tamamlaması; üretim yerinde malın muhafazasını, yükün grupaj terminallerine götürülmesini, ambalajlanmasını, gemiye yüklenmesini ve deniz yoluyla yapılan taşımadan sonra alıcısına teslimini sağlaması gerekecektir<sup>54</sup>.

Taşımanın karada yapılan bölümüne ilişkin faaliyetler incelenirken öncelikle, limana doğru veya limandan teslim yerine yapılan taşımalar, daha sonra ise yük limana girdikten sonra gerçekleşen yükleme ve boşaltma faaliyetleri incelenecektir.

#### **a- Limana Doğru veya Limandan Teslim Yerine Yapılan Taşımalar**

Bu taşımalar duruma göre ya yük ilgilisi ya da NVOCC tarafından gerçekleştirilecektir. Her iki ihtimalde de kara taşımalarında rol alan aktörlere ihtiyaç vardır. Taşımanın bu bölümünün NVOCC tarafından gerçekleştirilmesi istendiğinde, onun kara taşıyıcılarıyla çeşitli sözleşmeler yapması gerekir. Kara taşıyıcıları ile yapılan bu sözleşmeleri, NVOCC, kendi adına veya müvekkili yük ilgilisi adına yapabilir. Bu durum, onun yük ilgilisi ile daha önce akdettiği sözleşmenin şartları ile ilgilidir.

Durumu bir örnek üzerinde açıklamak yerinde olacaktır<sup>55</sup>. Nantes merkezli "W" şirketinin Hong Kong'da bulunan alıcıya göndermek istediği sekiz palet yük, deniz taşımasını gerçekleştirilmesi için "Atlantic Océan System" adlı NVOCC' ye teslim edilmiştir. Ancak

<sup>54</sup> MORINIERE, sh.92.

<sup>55</sup> Bu örnek olay için bk .MORINIERE, sh.94-95.

NVOCC bu işi, taşıma işleri komisyoncusu sıfatı ile üstlenerek, deniz taşımasını gerçekleştirmesi için “Ecu Line” adlı bir NVOCC ile anlaşmıştır. Nantes’dan Anvers’e kadar yapılacak kara taşıması için de bir kara yolu taşıyıcısı görevlendirilmiştir. Verilen örnekte “W” şirketi, “Atlantic Ocean System” başlıklı bir taşıma belgesini yine bu NVOCC’den almış; “Atlantic Ocean System” ise “Ecu Line” adlı NVOCC’den ve kara taşıyıcısından taşıma belgeleri almıştır.

Yük ilgilileri, NVOCC’ye genellikle taşımanın tümü için başvururlar. Bu durumda NVOCC’de çok türlü taşımaya lojistik destek sağlamak için konunun uzmanlarına başvurarak gerekli karayolu veya demiryolu taşımasının gerçekleştirilmesini sağlar<sup>56</sup>.

Genelde tercih edilen karayolu taşımasıdır. Bunun nedeni ise karayolu taşımasının, kapıdan kapıya taşımaya daha uygun, daha zahmetsiz ve daha hızlı olmasıdır. Karayolu taşıma araçları, fabrikaların veya işletmelerin kapısına kadar ulaşabilir ve tam konteyner yükün taşınmasını sağlayacak şekilde donatılabilir.

NVOCC, demiryolu taşımasına da başvurabilir. Ancak yükün doğrudan fabrika depolarından trenlere yüklenmesi her zaman mümkün olamaz. Çünkü depolarda ray sisteminin olması sık rastlanan bir durum değildir<sup>57</sup>. Bu nedenle demiryolu istasyonuna kadar yükün öncelikle karayoluyla taşınması gerekecektir.

Son olarak, nehir taşımacılığının da özellikle Avrupa ülkelerinde bazı ihtimallerde alternatif bir yöntem olabileceği unutulmamalıdır.

NVOCC, bu taşıma yöntemlerini kullanarak değişik taşıma alternatifleri geliştirebilir. Özellikle demiryolu-karayolu taşıması, Avrupa Birliği kurumları tarafından teşvik edilmeye çalışılsa da bu taşıma yönteminin gelişiminin istenildiği gibi olmadığı görülmektedir.

58

<sup>56</sup> MORINIERE, sh.95.

<sup>57</sup> QUERRET,R. : La Place Du Pre-Acheminement Dans Les Exportations Agricoles Françaises Par Les Ports Maritimes , JMM , 24 Mars 1995 ,sh.707.

<sup>58</sup> MORINIERE, sh.95-96.

Yük limana karayolu veya demiryoluyla taşınırken, taşımayı üstlenen kara taşıyıcıları ile ilişkisinde NVOCC, kendi adına veya müvekkili yük ilgilisi adına hareket etmektedir. Eğer müvekkili adına hareket ederse, NVOCC vekil sıfatını kazanacaktır. NVOCC, ilgili limana yükü taşıyacak olan kara taşıyıcılarını mesleki bilgi ve tecrübesi ile belirlemektedir. Vekil olarak NVOCC, taşımanın karadaki bölümüne ilişkin, müvekkilini temsilen kara taşıyıcılarıyla sözleşme akdettiğinden, bu taşımalar nedeniyle meydana gelen zarardan sorumlu olmayacak yalnızca vekâlet sözleşmesinden doğan borçlar nedeniyle sorumlu olacaktır<sup>59</sup>.

Ancak çoğu zaman NVOCC kara taşıyıcılarıyla kendi adına müvekkili yük ilgilisi hesabına taşıma sözleşmesi yapmaktadır. Bu durumda da TK m.808-815 gereği taşıma işleri komisyoncusu sayılmaktadır. TK m. 808'e göre: "Ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş olan kimseye taşıma işleri komisyoncusu" denilmektedir. NVOCC sözleşmeleri kendi adına yaptığında kara taşıma senedinde de gönderen olarak NVOCC görünecektir.

---

<sup>59</sup> BK m.386 f.1'e göre, "vekâlet bir akittir ki onunla vekil, mukavele dairesinde kendisine tahmil olunan işin idaresini veya takabbül eylediği hizmetin ifasını iltizam eyler" Bu hükümdeki "kendisine tahmil olunan işin "ibaresinden vekilin işi başkasının menfaatine göreceği anlamı çıkmaktadır. Diğer taraftan işin idaresi ve hizmetin ifası kavramları iş görme kavramı içinde toplanabilir. Böylece vekâlet, vekile başkasının menfaatine ve iradesine uygun olarak iş görme borcu yükleyen bir akit olarak tanımlanabilir. Ancak bazı incelemelerde böyle bir tanımın eksik olduğu ve vekâleti diğer iş görme akitlelerinden yeter derecede ayırt etmeye yarayacak nitelik taşımadığı ileri sürülmektedir. Bu durum da gözönüne alınarak şöyle bir tanımlamaya ulaşılabilir: Vekâlet öyle bir akittir ki, vekile müvekkilin menfaatine ve iradesine uygun bir sonuca yönelen bir iş görmeyi bir zaman kaydına tabi olmaksızın ve nisbeten bağımsız olarak yapma borcunu,sonucun elde edilememesi rizikosu ona ait olmak üzere yükler. **TANDOĞAN,H.:**Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri,C.II, Ankara 1987, sh.355-356 Vekâlet sözleşmesinde , eser sözleşmesinden farklı olarak ,vekil iş görürken yöneldiği sonucun elde edilememesinden değil, bu sonuca erişmek için yaptığı faaliyetin özenle görülmemesinden sorumludur. **TANDOĞAN,** Özel Borç, C.II , sh. 409.

## **b- Yükün Limana Varışından Sonra Görülen Hizmetler**

NVOCC tarafından organize edilen deniz taşıması öncesinde, yüke ilişkin, limanda bazı işlemler yapılmaktadır. Liman hizmetlerine dahil olan bu işlemleri özetle; depolama, grupaj<sup>60</sup>, yükleme ve boşaltma olarak sayabiliriz. Bu hizmetlerden bazıları tekel niteliğindeki kuruluşlarca sağlanmaktadır.

Limanla gemi arasındaki mal hareketinin tümü yükün elleğleme faaliyetidir. Genel olarak aşağıdaki üç aşamayı kapsar: Yükleme, boşaltma ve depolama. Yük elleğleme faaliyetleri dünyanın belli başlı limanlarında uzman yükleme ve boşaltma müteahhidleri<sup>61</sup> tarafından yerine getirilmektedir<sup>62</sup>.

Yükleme, boşaltma ve istiften doğan zararlardan NVOCC'nin sorumluluğu ileride ayrıntılı olarak inceleneceğinden burada sadece bu konulara ilişkin genel bilgi verilmeye çalışılacaktır.

Yükleme geminin yanına getirilen yükün gemi tarafından teslim alınmasıdır<sup>63</sup>. Konteyner taşımacılığında yükleme gemi adamları

<sup>60</sup> Grupaj Terminalleri (Container Freight Station) ABD' de genellikle liman içinde yer alırlar. Örneğin: San Fransisco Limanında 14 ve 16 numaralı rıştımlarda yer almaktadır. Ancak bu terminaller liman dışında bir yerde de olabilir.

<sup>61</sup> İng. "stevedore" ; Stevedore, yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yüklenicisi kişi ya da firma olarak tanımlanmaktadır. **AYBAY, A- AYBAY, A- AYBAY,G.- AYBAY,R.:** Deniz Hukuku İstanbul 1998 ,sh.1182. Yükün, geminin emniyet ve dengesini bozmayacak, mürettebata zarar vermeyecek, yükleme ve boşaltmanın kolay ve düzenli yapılabilmesini ve ambarların navlun açısından en rasyonel şekilde kullanılmasını sağlayacak biçimde istif edilmesi, stevedore tarafından ifa edilen işler arasındadır.

<sup>62</sup>Yükleme ve boşaltma müteahhidlerinin verdikleri diğer hizmetleri şöyle sıralayabiliriz: Rıştım ve araç işcilerini temin etmek; ambarları temizlemek; yükü bağlamak; gemi adamlarını temin etmek; ağır yük için vinçleri yeniden donatmak; yükleme ve boşaltma için ekipman tedarik etmek; ambarların açılıp kapatılmasını sağlamak; gemi boyunca mevcut yükleri almak; vinci, kontrolör, puantr ve tamircileri temin etmek. **KUBİLAY, H.:** Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001, sh.13.

<sup>63</sup>İki geminin birbirine yanaşarak rampa edip, karşılıklı güverte ve ambarları arasında yükün bir gemiden boşaltılıp başka bir gemiye yüklenmesi hizmeti limbo hizmeti olarak anılır. **KUBİLAY,** Taşıma Terminali, sh.12.

tarafından değil, yükleme boşaltma müteahhidleri olarak adlandırılan uzman kuruluşlar tarafından yapılmaktadır<sup>64</sup>.

NVOCC'ler gemi işletenlerle yaptıkları sözleşmelerde yükleme ve boşaltmayı her zaman sözleşme ile gemi işletenlere bırakırlar. Aralarında düzenlenen çarter sözleşmelerine genellikle FIO şartı da konulmaz. Gemi işletenler ile NVOCC arasındaki ve NVOCC ile yükleme boşaltma müteahhidleri arasındaki ilişki ileride sorumluluk bahsinde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

Yükleme-boşaltma amacıyla verilen hizmetler supalan<sup>65</sup> hizmetler ve ardiye bağlantılı hizmetlerdir. Supalan hizmetlerle, yükün gemi bordasından nakil aracına teslimi veya nakil aracından gemi bordasına teslimi gerçekleştirilir. Ardiye bağlantılı hizmetlerle yükün depolarda istiflenip belli bir süre sonra gemiye veya nakil aracına transferi sağlanır. Kabotaj yükleri ambarlarda, gümrüklü yükler sundurmalarda, uzun süre depolanacak yükler antrepolarda saklanır.

Konteynerle yapılan taşımacılığın gelişmesi üzerine bu taşıma türüne özgü liman hizmetleri ortaya çıkmıştır. Bunlar; konteyner kabul (konteynerin gemiden boşaltılması dahil), depolama, ön istif ve yüklemedir<sup>66</sup>.

Deniz yolu taşımacılığı ile bağlantılı liman hizmetleri, devletçe verilmiş veya verilecek liman, iskele ve rıhtımlarda tekel olarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri müesseseleri, bağlı ortaklıkları ve iştirakleri aracılığıyla yapılır<sup>67</sup>.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri ile liman hizmetlerinden<sup>68</sup> yararlananlar arasındaki sözleşmeler iltihakı sözleşmelerdir. Bu

---

<sup>64</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.35.

<sup>65</sup> fr. "sous-palan" ; ing. "under ship's tackle" ; geminin vinci altında anlamına gelmektedir. **AYBAY - AYBAY - AYBAY - AYBAY**, Deniz Hukuku, sh.1182.

<sup>66</sup> **KUBİLAY**, Taşıma Terminali, sh.131.

<sup>67</sup> TDİ Statüsünün 4. m.sinin (3a) fıkrası gereği. **ÇAĞA-KENDER**, C.II , sh.144 , dn.45.

<sup>68</sup> Almanya'da yükleme limanında yükü kabul hususunda liman idaresinin çok kere yükletenin talebi üzerine harekete geçtiği ve bu itibarla taşıyanın temsilcisi değil, yükletenin

sözleşmeler, bir kamu hizmeti ifa edip hukuken ve fiilen tekel durumu arz eden ve halkın bağlanması gereken teşebbüslere ait formüle edilmiş sözleşmeleri ifade eder. Teşebbüsün yerine getirmekle yükümlü bulunduğu kamu hizmeti gereğince icap, genel ve devamlı bir nitelik taşır. Herkes her zaman böyle bir icabı kabul edebilir. Bu bakımdan teşebbüs, icabı kabul eden bir özel ya da tüzel kişi ile, o kişi gerekli şartları haizse, sözleşme yapmaktan kaçamaz ve hele tekel durumunun kötü niyetle istismarı niteliğinde şartlar ileri süremez<sup>69</sup>.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD), devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek amacıyla kurulmuş, tüzel kişiliğe sahip,

---

görevlisi olduğu kabul edilmektedir. Yükün gemiye alınmasında (yüklenmesinde) ise taşıyanın istek ve talimatı üzerine onun görevlendirdiği şahıs olarak hareket eder. Boşaltma limanında ise durum farklıdır. Burada liman idaresinin kural olarak taşıyanın isteği ve talimatı üzerine harekete geçtiği ve liman işletmesinin taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olduğu ifade edilmektedir. Liman idaresi, talimatı ile harekete geçtiği şahsa karşı borçlar hukuku hükümlerine göre sorumludur. Bununla birlikte sorumluluğu sınırlayıcı ve ortadan kaldıracı hükümlere daima rastlanmaktadır. Liman idaresi taşıyanın istek ve talimatıyla hareket etmişse, taşıyanın üçüncü şahsın (yükle ilgilinin) zararını kendisine karşı doğrudan doğruya ileri sürebileceği kabul edilmektedir. Yükle ilgili ise haksız fiil hükümlerine göre liman idaresini dava edebilir. Bununla birlikte taşıyan sözleşmeden doğan talep ve dava hakkını yükle ilgiliye devredebilir. Taşıyanın, kendi talimatıyla hareket eden liman idaresinin fiillerinden dolayı yükle ilgililere karşı sorumluluğu BGB§278 (BK m.100) hükmüne tabidir. Bağımsız olan liman idaresi taşıyanın adamı olmadığından HGB§608/I (TK m.1067 f.1) geçerli değildir. **ÇAĞA-KENDER**, C.II,sh.142-143.

<sup>69</sup> TCDD tarafından hazırlanan Liman Hizmetleri Tarifesi (Tarife No: 6) 3.2.2'de terminal hizmetinin tanımı şöyle yapılmaktadır:"Gemiye yükletilmek üzere terminale alınan eşyanın kara vasıtalarından boşaltılması, taşınması ve istifisi; gemiden boşaltılarak terminale alınmış eşyanın sahip veya taşıyıcılarına teslim edilmek üzere ambarlama yerlerinden alınarak taşınması; kara vasıtasına yükletilmesi; kara taşıtları ile terminale alınan eşyanın vasıtadan boşaltılması; ambarlama yerlerine taşınması ve istifisi ile mukabili; terminalde bulunan eşyanın, gerektiğinde yerinin değiştirilmesi için taşınması ve istifisi; kara vasıtasındaki eşyanın doğrudan diğer bir kara vasıtasına istifisi." Bu tanımın, yükün deniz yolu ile taşınmak üzere yalnızca karayolu ile getirileceği ve alınacağı gözönünde bulundurulmuş olması nedeniyle eksik olduğunu ifade edilmektedir. Karayolunun yanısıra havayolu, demiryolu ve su yolu vb. ile de bağlantının mümkün olabileceği düşüncesiyle herhangi bir taşıma aracından sözedilmesi yerinde olacaktır. **KUBİLAY**, Taşıma Terminali, sh.134

faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir kamu iktisadi kuruluşudur. TCDD, hükümetçe kendisine verilen liman, rıhtım ve iskelelerin işletilmesine ilişkin iş ve hizmetleri tekel halinde yerine getirir<sup>70</sup>. Yasa ile tevdi olunan tekel yetki ve mükellefiyetinin ifası bu kuruluşun re'sen hareket etmesini gerektirir. Tekel kapsamına girmeyen işler ise, yolcu beraberindeki kişisel eşyanın yükleme, boşaltma ve hammallık işleri; 300 rüsum tonilatonun altındaki makineli ve makinesiz Türk Bayraklı gemilerin yükleme, boşaltma ve hammallık işleri; 300 rüsum tonilatonun altındaki makineli, makinesiz Türk Bayraklı gemilere tatlı su verilmesi, akaryakıtların yüklenmesi, boşaltılması ve aktarılması işleridir.

Liman hizmetleri özel girişimciler tarafından da verilebilir. Özel girişimciler bu hizmetleri kendileri veya başkaları; taşıyan, yükleten veya gönderilen için; onların yardımcı şahsı olarak veriyor olabilirler.<sup>71</sup>

Türk Hukukunda<sup>72</sup>, kural olarak liman işletmelerinin yüklemede ve boşaltmada taşıyanın istek ve talimatı ile davrandığı; taşıyanın yük ile ilişkisinin yükün teslim alındığı andan yükün teslim edildiği ana kadar sürdüğü, böylece yükün gönderilene teslim edildiği andan teslim bağlanan hukuki sonuçların ortaya çıktığı ve liman işletmesinin taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olduğu kabul edilmektedir.<sup>73</sup>

Konteyner taşımalarında istif, yükün konteynere yerleştirilmesidir ve gemi adamlarının bir faaliyeti değildir. Genellikle liman içinde veya dışında yere alan konteyner terminallerinde yapılır. Ancak konteyner gemisinde konteynerin ambarda veya güvertede güvenli bir şekilde

<sup>70</sup> TCDD , Ana Statüsünün (RG. 28.10.1984 -18559) 4. m.sinin 1 ve 5. f.larına göre. **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.144, dn.46

<sup>71</sup> **KUBİLAY**, Taşıma Terminali, sh.131

<sup>72</sup>Türk Limanlarındaki durum için bk **ÇAĞA-KENDER**,C.II,sh.144-146 ; **KENDER, R.:** Yükleme,Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk Ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ,Bildiriler-Tartışmalar , İstanbul 1984 ,sh.248-260

<sup>73</sup>**KUBİLAY**, Taşıma Terminali, sh.137

taşınması için yerleştirilmesi ve sabitlenmesi gerekir. İşte bu durumda konteynerin gemide istifli söz konusu olmaktadır.

Konteyner taşımacılığında yük varma limanında teslim edilebileceği gibi karada bir yerde de teslim edilebilir. Konteynerin taşınacağı yer kapıdan kapıya veya terminalden terminale taşımalarda kara içinde bir yer olduğundan yükün teslim amacıyla boşaltılması burada yapılacaktır. Bu tür taşımalarda boşaltma konteynerin gönderilene teslim edilmek üzere son vasıttan indirilmesiyle gerçekleşir. Şu halde konteyner taşımalarında yükün gemiden indirilmesi her ihtimali kapsar şekilde boşaltma tarifinin içine girmeyecektir<sup>74</sup>.

## 2. Bankacılık İşlemleri

Her ticari ilişkide mal veya hizmetler bir yöne giderken buna karşılık para da karşı yöne gitmektedir. Mal satımlarında, satıcı açısından, sattığı malların bedelin kendisine ödeneceğinden emin olmak, malların kontrolü elinden çıktığı anda mal bedelinin elinde olması; alıcı açısından ise malın belirtildiği süre içerisinde istediği kalite ve durumda eline geçmesi ve mal bedelinin malın mülkiyeti eline geçtikten sonra ödenmesi büyük önem taşır. Bu durum tarafların birbirinden binlerce kilometre uzakta olduğu uluslararası mal satımlarında daha da önem kazanır. Taraflar arasındaki bu çıkar çatışmasının, malı temsil eden belgelerin ibrazı karşılığında ödeme yapılmasını öngören bir uzlaşma biçimini oluşturması zamanla kaçınılmaz hale gelmiştir.

Bir tarafta alıcı mal bedelini bir banka kanalıyla satıcıya ulaştırırken, diğer yanda satıcı malı bir taşıyana veya NVOCC'ye teslim etmektedir. Bu alım satım<sup>75</sup> işlemini güvenli kılmak için taraflar akreditif<sup>76</sup> sistemini devreye sokabilirler.

<sup>74</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.38-39.

<sup>75</sup> Akreditifin uluslararası ticarete gösterdiği gelişim ile CIF satışların gelişimi paralellik göstermiştir. Bunun nedeni CIF satışlarda, akreditifte olduğu gibi belgelerin önemli rol oynamasıdır. Yüklemede satışların bir türü olan CIF satışta satıcının teslim etmesi gereken



Bu bölümde öncelikle NVOCC ve yükün, akreditif<sup>77</sup> ile ilişkisi daha sonra ise NVOCC' nin bankalarla ilişkisi incelenecektir.

Akreditif uygulaması belgelerin varlığına dayanmaktadır. Yeknesak kuralların en önemli bölümü belgelere ilişkindir ve 19 madde ihtiva eder<sup>78</sup>.

Bu belgeler ana başlıklar halinde; taşıma belgeleri, sigorta belgeleri, ticari faturalar ve diğer belgelerdir. NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgeleri de aşağıda açıklanacağı gibi bu belgeler arasında sayılarak kabul edilmiştir.<sup>79</sup>

---

başlıca belge konişmento , diğer belgeler ise sigorta poliçesi, ihracata ilişkin belgeler ve gümrük belgeleridir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ERDEM, H.E.** :Sif Satışlar,İstanbul 1999, sh.34 vd.

<sup>76</sup>Akreditif uluslararası ilişkilerde “documentary letter of credit”, “letter of credit” deyimleriyle anılmakta. ABD’nde ise akreditifli ödeme şekli “documentary credit” deyimini ile ifade olunmaktadır. Bunun nedeni ABD mevzuatı gereği milli bankaların garanti mektubu vermelerinin yasaklanması üzerine bulunan bir formül olmasıdır. ABD’nin dünya ekonomisindeki etkinliği bazı ülkeleri de aynı terimi kullanmaya zorlamış, Milletlerarası Ticaret Odası yayınlarında bile “letter of credit” yerine “documentary credit” terimi kullanılmıştır. **EKİCİ, A.:** Akreditifin Hukuki Niteliği ve Tarafların Yükümlülükleri, İstanbul 1995, sh.19

<sup>77</sup> Akreditifler hakkında uygulanmak üzere yeknesak kurallar, Milletlerarası Ticaret Odası tarafından ilk kez 1933 yılında Viyana’da toplanan konferansta kabul edilmiş, daha sonra uluslararası ticarete kaydedilen gelişmelere paralel olarak 1951, 1962, 1974 ve 1983’de gözden geçirilmiş ve nihayet Milletlerarası Ticaret Odası yürütme kurulu tarafından Nisan 1993 ‘de kabul edilen kurallar 1 Ocak 1994’de yürürlüğe girmiştir. Bu şekilde yeknesak kurallar “ Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamül ve Uygulamalar “başlıklı 500 sayılı broşür ile son şeklini almıştır.1993 tarihli revizyon kuralların esasına ilişkin önemli bir değişiklik getirmemiştir. Bu revizyonun amacı bazı maddelerin yorumlanmasına ve bazı tanımlara açıklık getirmektir. 500 sayılı broşürde yer alan kurallar emredici nitelikte olmayıp, taraflar arasında başka türlü anlaşma olmayan hallerde uygulanır. Diğer bir ifadeyle 500 sayılı kuralların uygulanmasında “sözleşme serbestisi “ ilkesi hakimdir. **ÇELİKEL, A. -ŞANLI, C.:**Türk Milletlerarası Özel Hukuk Mevzuatı, İstanbul 2001,sh.450.

<sup>78</sup> Milletlerarası Ticaret Odası’nın Akreditif Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları m. 20-38

<sup>79</sup> Milletlerarası Ticaret Odası’nın Akreditif Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları m. 30 /a-i ,ii

## a- Akreditif Uygulamasında NVOCC Tarafından Düzenlenen Taşıma Belgesinin Yeri

Alıcının, ödemenin yapılması için satıcıdan bankaya ibraz etmesini talep ettiği belgeler arasında en çok kullanılanı, bir taşıma sözleşmesi gereğince düzenlenmiş bulunan ve malın taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren taşıma belgeleridir. Akreditif işleminde kullanılan belgeler arasında en önemlisi de taşıma belgeleridir. Yakın zamana kadar bankalar taşıyan veya temsilcisi tarafından düzenlenmiş bir konişmento talep ederken, çok türlü (multimodal) taşımaların gelişimi konişmentonun tek başına hakimiyetini ortadan kaldırmıştır.

Direk konişmentonun ortaya çıkmasıyla da FIATA<sup>80</sup> belgelerinin uygulaması son yıllarda çok hızlı bir şekilde artmıştır.

Günümüzde bankalar, konişmento kadar güvenli görünmese de, NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerini akreditif işleminde

---

<sup>80</sup> Fédération International des Associations de Transitaires et Assimilés (Fr.), International Federation of Freight Forwarders Associations (Ing), Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (Alm) kısaltılmıştır. 31 Mayıs 1926 tarihinde Viyana'da kurulmuştur. Aynı zamanda "taşıma mimarları" olarak bilinen yaklaşık kırkbin şirket ve onların istihdam ettiği sekiz-on milyon çalışanı bünyesinde barındıran bir endüstriyi temsil eden taşıma sahasındaki en büyük hükümetler dışı örgüttür. FIATA'nın başlıca amaçları şöyle sıralanabilir:(1) Dünya çapında bu endüstriyi birleştirmek.(2) Taşıma sektöründeki uluslararası kuruluşların toplantılarına istişari yetkili olarak katılarak, endüstrinin çıkarlarını temsil etmek, ilerletmek ve korumak.(3) Bilgilerin neşri ve yayınların dağıtılması yolu ile endüstriye, ticaretle uğraşanlara ve halka navlun komisyoncuları (freight forwarder) tarafından sağlanan hizmetleri tanıtmak.(4) Belgelerin ve genel işlem şartlarının geliştirerek kalitelerini yükseltmek ve bu yolla hizmetlerin kalitesini arttırmak. (5) Meslek içi eğitim, sorumluluk sigortası ile ilgili problemler ve elektronik ticaret için araçlar; elektronik veri transferi (EDI) dahil bir çok konuda navlun komisyoncusularına yardımcı olmak.

FIATA ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. The Role of Freight Forwarder In Developing Countries, UNCTAD, Geneva 1969 , sh.57-67; FIATA'nın Türkiye temsilcisi Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği yani UTİKAD'dır. UTİKAD 26.8.1992 tarihinde yaptığı sözleşme ile FIATA'nın çok türlü (multimodal) ticari belge ve formlarının Türkiye dahilinde basım ve dağıtım lisans haklarını elde etmiştir. UTİKAD hakkında ayrıntılı bilgi için bk. [www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)

kabul etmektedir. Bu gelişme, Milletlerarası Ticaret Odası'nın "Vesikalı Krediler İçin Yeknesak Teamül ve Uygulamalar" başlıklı 500 sayılı broşüründe (YTU 500) de kendini göstermektedir. 1983 yılında yapılan revizyondan önce yeknesak kurallar, taşıma belgelerini deniz konişmentosu ve çok türlü taşımaya ilişkin taşıma belgesi olarak ikiye ayırırken, 1983 revizyonu ile bu ikili ayırım terkedilmiş deniz konişmentosu, kurye ve posta makbuzları ve diğer taşıma belgeleri şeklinde üçlü bir ayırım benimsenmiştir.

Yürürlükteki kurallara göre<sup>81</sup>, belgelerin incelenmesi için bankalar yedi iş gününü aşmamak üzere makul bir süreye sahiptir. Taşıma belgeleri arasında konişmento her zaman daha önemli kabul edilse de, yeknesak kurallar diğer taşıma belgelerini de dikkate almaktadır. Ör: Milletlerarası Ticaret Odası, kıymetli evrak niteliği taşımayan, deniz yolu taşıma senedine ilişkin<sup>82</sup> düzenleme getirilmiştir<sup>83</sup>.

YTU 500 m.30 gereği taşıma aracıları tarafından düzenlenen belgeler ancak bu belgelerin; taşıma aracıları tarafından, taşıyan, çok türlü (multimodal) taşıma operatörü veya bunların temsilcisi sıfatıyla imzalanması halinde geçerli olacaktır. O halde bu madde, NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerini de kapsamaktadır.

### **b-NVOCC Faaliyetlerinin Bankalar Tarafından Değerlendirilmesi**

Akreditifin işleyişinde yukarıda açıklandığı gibi birçok taşıma belgesi kabul edilmektedir. NVOCC tarafından düzenlenmiş taşıma belgelerin bankalarca diğer belgelerden ayırılması, bu belgelerin kabul edilmesi nedeniyle ortaya çıkan hukuki sonuçların değerlendirilmesi ve bu belgelere verilen önem inceleme konumuzu oluşturmaktadır.

NVOCC faaliyetlerine ilişkin bankaların yeterince bilgi sahibi olduğu söylenemez. Bankalar, NVOCC tarafından düzenlenen bir

<sup>81</sup> YTU.500 m.13 b.

<sup>82</sup> YTU 500 m.24

<sup>83</sup> HOWLAND, R.I.L.: L'Avenir Du Connaissement , ADM , t.13,1995 sh.205

taşıma belgesi ile karşılaştıklarında genellikle bu belgenin bir konişmento olduğunu belirtmekle yetinirler<sup>84</sup>. Bunun en büyük nedeni NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesi ile konişmentonun birbirine çok benzemesi ve bu benzerlik sayesinde konişmentonun sağladığı pozitif etkiden NVOCC taşıma belgesinin de yararlanmasıdır. Özellikle Avrupa ülkelerinde taşıma komisyoncuları ve diğer taşıma araçları mesleki yeterlilik açısından çok önemli kriterleri yerine getirmek zorunda olduğundan (lisans, mesleki organizasyon vs.) NVOCC'ler tarafından düzenlenen belgeler de bu taşıma araçlarının sağladığı güven ortamından istifade etmektedir<sup>85</sup>.

Özellikle Avrupa ülkelerinden yapılan ihracat işlemlerinde, teyit bankasının yani akreditif şartlarına uygun vesaikin ibrazında ödeme yapma ve poliçe kabul etme taahhüdüne giren bankanın riski oldukça düşüktür. Bunun nedeni bankanın Avrupa'da düzenlenmiş bir taşıma senedini kabul etmesi ve Avrupa'da NVOCC gibi araçların mesleki faaliyetlerinin ciddi şartlara bağlanmış olmasıdır. Ancak özellikle Uzakdoğu ülkelerinden Avrupa'ya ihracat yapıldığında durum biraz karışmaktadır. Uzakdoğu ülkelerinde faaliyet gösteren, küçük çaplı bir NVOCC'nin taşıma belgesinin ne kadar güvenilir olacağı şüphelidir. Akreditif işleminde bankaların belgeleri makul bir özen ile incelemesi yükümü vardır. Ancak bu yüküm bakımından unutulmaması gereken en önemli nokta belgelerin makul bir özenle ve sadece dış görünüşleri itibariyle (on their face) incelenmesidir.

Bankalar belgelerin şekli, yeterliliği, sahte olup olmadığı ve yasal geçerlilikleri veya içerdikleri ya da sonradan eklenen genel ve/veya özel şartlar dolayısıyla hiç bir sorumluluk yüklenmezler.<sup>86</sup> Bu durumda NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesinin değil, işletme olarak NVOCC'nin ne kadar güvenilir olduğu araştırılmalıdır.

Bu konuda Singapur Bankalar Birliği'nin uygulamasına kısaca değinmek gerekir. Bankalar Birliği, ülkedeki taşıma araçlarıyla

---

<sup>84</sup> MORINIERE, sh.106.

<sup>85</sup> MORINIERE, sh.106.

birlikte çalışarak özel bir sicil oluşturmuştur. Herhangi bir akreditif talebinde, klasik konişmentolar dışında sadece bu sicile kayıtlı taşıma aracılarının düzenlediği taşıma belgeleri kabul edilmektedir<sup>87</sup>. Ancak bu uygulama sadece Singapur'a yönelik bir uygulamadır ve başka bir yerde de geçerli değildir.

Bankalar uzun süre konişmentoyu, akreditif işleminin teminatı niteliğinde önemli bir belge olarak görmekteyken son yirmi yılda bu görüş önemli ölçüde değişmiştir<sup>88</sup>.Günümüzde bankalar, sevk irsaliyesi (waybill) gibi konişmentoya yakın belgeleri de tanımaktadır. Bankaların artık taşıma belgelerine verdikleri önem örneğın sigorta poliçeleri gibi belgelere verdikleri önemle aynı derecededir.

Bankalar, NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerini çok türlü taşımanın hızlı gelişimin bir sonucu olarak kabul etmekte ve bu belgeler Akreditife İlişkin Yeknesak Kurallar tarafından da uluslararası alanda kabul görmektedir.

ABD'nin Atlanta şehrinde 29 Kasım 1990 tarihinde yapılan uluslararası bankacılık işlemleri konulu bir toplantıda yayınlanan raporda akreditif işlemlerinin yaklaşık %50'sinin NVOCC'ler ve navlun komisyoncuları (freight forwarder) tarafından düzenlenen taşıma belgelerine dayanarak hazırlandığı ifade edilmiştir<sup>89</sup>.

### 3. Sigorta İşlemleri

Sigorta sözleşmesinin en esaslı unsuru rizikodur<sup>90</sup>. Sigortacılık alanında rizikonun özel bir anlamı vardır. Riziko, genel olarak ileride gerçekleşmesi muhtemel ve zarar veya başkaca uygun olmayan bir

---

<sup>86</sup> YTU 500 m. 15 ;

<sup>87</sup> MORINIERE, sh.108.

<sup>88</sup> KOZOLCHYL, B. : Evolution And Present State Of The Bill Of Lading From Banking Law Perspective, JMLC 1992,vol.23, no.2, sh.161.

<sup>89</sup> KOZOLCHYL, sh.161.

<sup>90</sup> TASSEL,Y.: Droit Maritime ,Juris Services ,1995 ,sh.375.

hal ve ihtiyaç doğuran bir olaydır. Münhasıran tarafların, bilhassa sigorta ettirenin iradesine bağlı bir olay rizikoyu teşkil etmez<sup>91</sup>.

NVOCC faaliyetleri çeşitli rizikoların ortaya çıkmasına sebep olabilir. Bu rizikoları: Yükün teslim alınmasıyla ortaya çıkan rizikolar (ör. Hususi avarya veya hırsızlık); seyrüsefere ilişkin rizikolar (ör: müşterek avarya paylaşımına ilişkin olanlar); NVOCC'nin faaliyetleri nedeniyle ortaya çıkan, mesleki sorumluluğuna yol açan rizikolar ve NVOCC'nin iflas etmesi nedeniyle alacaklıların alacaklarını tahsil edememesi rizikosu olarak sıralayabiliriz.

Her ne kadar sigortacılar bu rizikoların ortaya çıkışıyla bağlantılı birçok problemini<sup>92</sup> belirleyerek bu problemlerin altını çizmiş olsalar da, sigorta sektörünün NVOCC faaliyetlere, ilgisi artarak devam etmektedir. Bu problemlerden belki de en önemlisi birçok NVOCC'nin malvarlığının veya mesleki sorumluluk sigortasının olmayışıdır<sup>93</sup>.

Genellikle eşya taşımalarında gerçekleşecek rizikolardan doğacak zararlar yükün ziyayı veya hasarı şeklinde ortaya çıkar. Kara ve içsu taşımalarında meydana gelecek zararlar nakliye sigortası ile (TK m.1311 vd.) teminat altına alınır. Demiryolu taşımaları için de aynı durum geçerlidir. Deniz rizikolarına karşı sigortalar ise TK m.1339 vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Havayoluyla yapılan taşımalar dolayısıyla maruz kalınan rizikoların kara ya da deniz sigortalarından hangisiyle teminat altına alınacağı hakkında TK'nda hüküm yoktur. Fransız sigorta mevzuatına atıfla, doktrinde hava taşımalarını kara sigortası hükümleriyle düzenleme eğilimi vardır<sup>94</sup>.

<sup>91</sup> **KENDER, R.:** Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, 8.Bası, İstanbul 2005, sh.225.

<sup>92</sup> IDIT tarafından Fransa'nın Rouen şehrinde 6 Nisan 1993 tarihinde düzenlenen "NVOCC" başlıklı kollokyum sırasında bu problemler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Bilgi için bk. **MORINIERE**, sh. 110.

<sup>93</sup> **FREEMAN, T.:** "NVOCC et Assurance" JMM 9 Ekim 1992, sh.2437.

<sup>94</sup> Konu ile ilgili olarak bk. **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988, sh.112; **BOZER, A.:** Sigorta Hukuku, Ankara 1965, sh.79-80.

Özellikle dış ticarete, taşıma sigortaları hayati bir rol oynamaktadır. Buna rağmen bir çok ticarî işletme, özellikle de küçük işletmeler, taşıma sigortaları hakkında yeterli bilgiye sahip değildir.

#### **a- NVOCC'nin Ticari İşletmesinden Doğan Rizikoların Sigortalanması**

NVOCC'ler farklı nitelikte olabilir. Ancak daha önce de belirttiğimiz gibi onlar taşımanın yapıldığı geminin ne maliki ne de işletenidir. ABD'nde olduğu gibi diğer ülkelerde de çok küçük bir büroda kısıtlı imkanlarla çalışan NVOCC'ler olduğu gibi, büyük depolara ve kamyon filolarına sahip olanları da vardır. Yine aynı şekilde hiç bir ticari geçmişi olmayan ve ortadan kaybolmaya aday NVOCC'ler olduğu gibi, çok köklü deniz taşıma şirketlerinin bir parçası olan NVOCC'lere de rastlanmaktadır<sup>95</sup>.

ABD dışındaki ülkelerde NVOCC'lerin faaliyette bulunabilmek için sorumluluk sigortası yaptırma zorunluluğu olduğu söylenemez.<sup>96</sup> Bu durum da özellikle geçmişte müvekkili temsilen hareket eden ancak günümüzde taşıyan kimliğiyle taşımanın önemli bir parçası olan NVOCC'lerin mesleki sorumluluklarının sigorta edilmemesi gibi oldukça önemli bir sonuç doğurabilir .

Sorumluluğunun sigortalanmasına ilişkin uygulamada NVOCC'ler tarafından en çok tercih edilen tip sözleşme "Through Transport Mutual Club" (TT Club) adlı P&I Kulüp<sup>97</sup> tarafından hazırlanan sigorta

<sup>95</sup> **MORINIERE**, sh.111.

<sup>96</sup> **MORINIERE**, sh.111; Taşıma işleri komisyonculuğu sigortası hakkında Türk hukukunda yapılan somut bir öneri için bk. **ÜLGEN,H.-KENDİGELEN, A . -YAZICIOĞLU, E .** : Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sigortası Genel Şartları -Somut Bir Öneri- ,Prof.Dr.Hayri Domaniç'e 80.Yaş Günü Armağanı,Cilt I, İstanbul 2001, sh.555-574.

<sup>97</sup> Aslında P&I Kulüpler esas itibariyle donatanların, tekne sigortası kapsamına girmeyen sorumluluk ve masraflarını karşılayan karşılıklı sigorta müessesesi şeklindeki kuruluşlardır. "P&I Club" olarak adlandırılan bu müessesenin ismindeki "P" (Protecting) himaye, "I"(Indemnity) tazminat anlamına gelmektedir. Kulüplerin menşei İngiliz sigorta hukukudur.

sözleşmesidir. Burada karşılıklı (mütüel) sigorta kuvertürü sağlanmaktadır.

Karşılıklı (mütüel) sigortada, sigortalılar bir araya gelerek kendilerini belirli risklere karşı teminat altına almışlardır<sup>98</sup>. TK m.1263/III'de bu sigorta türü şöyle tarif edilmektedir<sup>99</sup>: “Birçok şahısların birleşerek içlerinden herhangi birinin duçar olacağı her nevi tehlikeden doğan zararları tazmin etmeyi taahhüt etmelerine karşılıklı sigorta denir”. Bu tariften anlaşıldığı üzere bu tür şirketlerin yaptığı sigorta işlemleri diğerlerinden farklıdır. En temel fark bunlarda primin çoğu zaman sabit olmayarak her yıl sonunda, o yıl için gerçekleşen riziko ve ödenen tazminat miktarına göre ayarlanmasıdır. Sigorta hukukunda bu durum gözetilerek sabit primli sigorta ve karşılıklı sigorta ayırımı yapılmaktadır<sup>100</sup>.

“Through Transport Mutual Club” (TT Club) 1970 yılında Bermuda'da kurulmuş ve 80'den fazla ülkede üyesi olan bir karşılıklı (mütüel) sigorta şirkettir. NVOCC'lere sorumluluk ve ekipman sigortası sağlarken, liman idarelerine, yükleme-boşaltma müteahhidlerine ve diğer deniz taşıma araçlarına da aynı konuda sigorta imkanı sunmaktadır. 1992 yılından itibaren İngiltere'de kurduğu şubesi ile (Through Transport Mutual Association Of Europe

---

Kulüplerin karşıladığı tazminat ve masraflardan önemlileri şunlardır: Gemi adamlarının yaralanması, ölümü ve hastalanması yüzünden ödenecek tazminatlar; yolcuların cismani zararları için ödenecek tazminatlar; kılavuz ve istifçiler veya gemi üzerinde veya çevresinde çalışan diğer görevlilere karşı olan sorumluluk tazminatları; geminin başka bir gemiyle çatışması halinde diğer gemide bulunan insanlara karşı olan sorumluluk tazminatları; gemide bulunan yük dışındaki eşyaya gelen zararlar için ödenecek tazminatlar; deniz kirlenmesi nedeniyle ödenecek tazminatlar; enkaz çıkarma masrafları; yük zararları için tazminatlar; kaza sonrası soruşturma ve tesbit masrafları ve cezalar. Ayrıntılı bilgi için bk. **ALGANTÜRK, D.:** Deniz Sigortası Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul 2002

<sup>98</sup> **BOZER**, sh.83

<sup>99</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1380.m.sinde karşılıklı sigorta, TK m.1263/III'ün dili güncelleştirilerek düzenlenmiş ve karşılıklı sigorta faaliyetinin ancak kooperatif şeklinde yürütülebileceği hükmü getirilmiştir.

<sup>100</sup> **KENDER**, Sigorta Hukuku, sh.30.



LTD) Avrupa ülkelerinde de faaliyetlerini geliştirmek istemektedir. Yeni ortaklara uygulanacak kurallara ilişkin düzenlemeye göre<sup>101</sup> hazırlanan tip sözleşme ile üstlenilen rizikolar ;

- Yüklerin zıya veya hasarından sorumluluğa ilişkin rizikolar,
- Gecikme veya yükün yanlış tesliminden doğan sorunlar da dahil hata veya ihmâl nedeniyle ortaya çıkan rizikolar,
- Üçüncü kişilere karşı sorumluluğa ilişkin, (kaza nedeniyle oluşan kirlenme zararları dahil) rizikolar ve
- İdari sorumluluğa ilişkin rizikolar ile
- Yargılama ve avukatlık ücretleri,
- Karantina ve dezenfekte masrafları,
- Kurtarma-yardım ve müşterek avarya katılım masrafları,
- Taşımaya ek ücretler,

-Yükün yanlış yere taşınması nedeniyle ortaya çıkan masraflar, olarak sayılmıştır. Ancak yukarıda sayılanlar dışında özellikle kiralık konteyner, palet gibi ekipman için özel teminatlar da sağlanabilmektedir<sup>102</sup>.

Esasen ABD dışında, NVOCC'lerin sorumluluğunun sigortalanması hususunda herhangi bir zorunluluk olmadığı gibi bunların şirket sermayesi dışında herhangi bir malvarlığına sahip olması zorunluluğu da yoktur. NVOCC'lerin ne yük ilgililerine ne de gemi işletenlere özel bir teminat sunmadığı da açıktır. Ancak ABD'nde "Ocean Shipping Reform Act 1998 " ile getirilen düzenlemeler neticesinde NVOCC'lerin faaliyetlerine ilişkin Federal Denizcilik Komisyonu'na depo etmek zorunda oldukları 50.000

---

<sup>101</sup> 1 Ocak 1995 Tarihli düzenlemeye göre üstlenilen rizikolar sayılmıştır. **MORINIÈRE**, sh.112

<sup>102</sup> **MORINIÈRE**,sh.113

Amerikan Doları teminat tutarı 75.000 Amerikan Dolarına çıkartılmıştır. Bu teminata, NVOCC'nin ortadan kaybolması veya aleyhine tazminata hükmedilmesi halinde başvurulacaktır. Günümüzde ABD ile ticari ilişki içinde olan NVOCC'lerin de bu düzenlemeye dahil olmaları unutulmamalıdır<sup>103</sup>.

### **b- Yükün Teslim Alınmasıyla Ortaya Çıkan Rizikoların Sigortalanması**

Akdeniz'de bir limandan İngiltere'ye yapılan bir taşıma esnasında, soğutma tertibatı olmayan bir konteynerde yalnızca 12 gün boyunca bozulmadan dayanabilen kavun yükünün 16 gün süren yolculuk neticesi Akdeniz sıcaklığının da etkisiyle bozulması üzerine, yolculuğun süresi konusunda yük ilgisini bilgilendirmeyen NVOCC'ye dava açılmış, ancak yük ilgisinin yükün özelliğini bildiği gerekçesiyle, dava reddedilmiştir.<sup>104</sup>

Bu tarz istenmeyen olaylarla karşılaşmamak için yükün sahibi (alıcı veya satıcı) hırsızlık rizikosu da dahil malını tüm rizikolara karşı sigorta ettirmelidir. NVOCC ister taşıyan, ister taşıma işleri komisyoncusu olarak hareket etsin yük ilgilisi adına sigorta sözleşmesi yapmak zorunda değildir. Ancak NVOCC, yük ilgisinin talebi üzerine böyle bir sözleşmeyi akdedebilir. Özellikle mal bedelinin karşılığında akreditif açıldığında, bankalar birçok belge ile birlikte sigorta poliçesini de talep etmektedir.

Aşağıda öncelikle NVOCC'nin gerçekleştirdiği taşımalar sırasında düzenlenen sigorta sözleşmesi , daha sonra ise rizikonun gerçekleşmesi halinde ortaya çıkabilecek sorunlar incelenecektir.

### **aa)NVOCC Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalara İlişkin Yük Sigortası<sup>105</sup>**

<sup>103</sup> MORNIERE,sh.115

<sup>104</sup> Bu davaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bk. MORNIERE,sh.115

<sup>105</sup> Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bk. MCDOWELL,C.: Containerization: Comments On Insurance And Liability, JMLC vol.3,no.3, sh.503-512 ; BANNISTER,J.E.:Containeration and Marine Insurance, JMLC ,vol.5, no.3 , Nisan 1974, sh.465.

Deniz yoluyla eşya taşınması sırasında, gemi ve yükün maruz kaldığı bütün normal dışı zarar ve ziyanlarla yolculukta yapılan olağanüstü masraflar avarya olarak adlandırılır. Avaryalar müşterek ve hususi olmak üzere ikiye ayrılır. Eğer normal dışı zarar ve masrafın gemi, yük ve navlun arasında paylaşılması öngörülmekte ise müşterek avarya sözkonusudur. Kaynağını Roma ve Rodos hukuklarında bulan müşterek avarya Roma Hukukunda “Lex Rhodia de Jactu”<sup>106</sup> başlıklı metinde düzenlenmişti. Buna karşılık normal dışı zarar ve masrafın yolculukla ilgililer arasında paylaşılmadığı hallerde ise hususi avarya sözkonusudur. Şu halde hususi avarya müşterek avarya dışında kalan ve bir kaza sonucunda doğan zarar ve masraflardır. Bu durumda herkes kendi zararını çeker. Örneğin yolculuk sırasında gemiyi ve yükün geri kalanını kurtarmak amacıyla bir konteynerin denize atılması halinde yolculuğa katılanlar bu zarara katılacaklardır. Bu durumda gemi işletenlerle yapılan sözleşmede yükleten olarak gözüken NVOCC mi yoksa NVOCC’nin taşıma taahhüdünde bulunduğu yük ilgilisi mi bu paylaşımına katılacak ve sigorta yaptırmak zorunda olacaktır?<sup>107</sup>

NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgeleri yük ilgilileri aleyhine “general average clause” yani müşterek avaryanın York-Anvers Kuralları’na göre çözümleneceğini öngören kloz ihtiva eder. Bu kloz da “New Jason “ kloza<sup>108</sup> atıf yapar<sup>109</sup>.

---

<sup>106</sup> Digeste XIV.2.1

<sup>107</sup> **MORINIERE**, sh.116.

<sup>108</sup> Amerikan Hukukunda önem arzeden “New Jason kloz” ile gemi üzerinde menfaat sahiplerinin U.S. COGSA (Carriage of Goods by Sea Act) veya diğer bir kanun uyarınca sorumsuzluk hallerinden yararlanmalarının mümkün olması halinde, kusurun varlığına rağmen, müşterek avarya paylaşımına katılabilecekleri garanti altına alınmak istenmektedir. Ancak sorumsuzluk hallerinden yararlanmanın mümkün olmadığı durumlarda kusurun varlığı müşterek avarya katılımına engel olmaktadır **SCHOEMBAUM ,T.J.:** Admiralty And Maritime Law, 1994 sh.529

<sup>109</sup> Ancak bu kloz Türk ve İngiliz Hukuklarında yer almamaktadır. Zira bu hukuklarda taşıyan müşterek avarya paylaşımına şahsi kusuru bulunmadığı sürece katılabilmektedir.

Gemi işletenler, NVOCC ile akdettiği charter sözleşmesine taraf olmayan ve sadece NVOCC ile taşıma sözleşmesi yapan yük ilgililerini, tanımadığından, zararın meydana gelmesi halinde kendi sözleşmesinin tarafı olan NVOCC'ye haber verecektir. Bu durumda NVOCC'nin de zaman geçirmeden yük ilgisine durumu bildirmesi gerekir.

NVOCC'nin sadece deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt etmediği aynı zamanda çok türlü taşımayı da taahhüt ettiği düşünülerek, yük sigortasının kapsamı değerlendirilmeli ve özellikle de kapıdan kapıya taşımaların tamamen sigorta himayesi kapsamında olup olmadığı incelenmelidir.

Deniz sigortaları bakımından genel anlamda bir yer sınırlaması vardır. Bu da deniz sigortalarının söz konusu olabilmesi için taşımanın deniz yoluyla gerçekleştirilmesidir<sup>110</sup>. Ancak bazı durumlarda, sigorta himayesinin gerçekleştiği alan bakımından genişletme yapıldığı görülmektedir. Nitekim Alman Hukukunda ADS §88/3 hükmü<sup>111</sup> gereği himaye sigorta edilen yükün taşıyana veya rıhtım idaresine teslimi ile başlamaktadır. Bu hükümlerle yük sigortasında himaye deniz yoluyla taşıma sırasında değil karada başlamaktadır. Türk Hukukunda TK m.1383/I gereği "riziko, malların gemiye veya mavnalara yükletilmek üzere karadan ayrılmış oldukları anda başlar ve malların varma limanında yeniden karaya çıkarıldığı anda biter". Görüldüğü gibi TK düzenlemesi, sigortacının borcunu esas itibarıyla deniz alanıyla sınırlandırmıştır<sup>112</sup>. Emtea Nakliyat Sigortası Genel Şartlarının 8.m.sinde ise TK'na göre daha geniş bir

<sup>110</sup> **ŞEKER, Z.** : Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul 2001,sh.43.

<sup>111</sup> Bu düzenleme bugün için tarihi bir değer taşımaktadır. Zira yük sigortaları alanında 1973 yılında yapılan değişiklikle §5 hükmü bu düzenlemenin yerine ikame edilmiştir. **ŞEKER**, sh. 43 ,dn. 160

<sup>112</sup> Ancak bazı özel durumlarda karada da himayenin geçerli olacağı hükme bağlanmıştır. Nitekim TK m.1386/2'de ve 1387/2 'de durum böyledir. **ŞEKER**, sh. 44

düzenleme getirilmiş ve sigortacının sorumluluğu yükün karada bulunduğu zamanı da kapsar şekilde genişletilmiştir.

Günümüzde ülke içi veya ülkeden ülkeye taşınan malların sigortalanmasında poliçeye “depodan depoya” (warehouse to warehouse) klozu eklenmekte ve böylece geniş kuvertür denilen bir yöntemle sigorta yapılmaktadır. Bu kloz deniz, kara, hava gibi taşıma ayaklarının hepsini içine alabilir. Malların taşıyıcıya teslim edildiği depodan, alıcısına teslim edileceği depoya kadar geçen tüm taşıma safhasındaki hasarları, zarar-ziyanı teminat altına alır<sup>113</sup>.

Taşıma sigortalarında teminata dahil bulunan rizikolar yalnızca denizcilik rizikosuna özgü olmaktan çok daha geniş bir anlam ifade etmektedir. İngiliz Enstitü Yük Klozlarıyla<sup>114</sup> birlikte artık yalnızca denizde yapılan sefer sırasında karşılaşılan rizikolar değil, karada da gerçekleşen rizikolar himaye edilmektedir. Depodan depoya taşımacılık klozu olarak adlandırılan hükümde, yolculuk esas itibariyle denizde geçse dahi, sigortacının himaye borcunun başladığı an yüklerin buldukları yerden yükleme limanına götürülmek için ayrılması olarak belirlenmiştir. Depodan depoya taşımacılık esasına dayanan sözleşmeler bakımından bütün rizikolar (all risk) kavramını denizciliğe özgü rizikolar değil, fakat taşımanın bir bütün olarak ele alınarak taşıma sırasında gerçekleşen bütün rizikolar olduğu kabul edilmelidir<sup>115</sup>.

---

<sup>113</sup> **AKIN, M.Z.:** Uluslararası Taşımacılıkta "Multimodal" Çalışmalar ve Sigorta Problemleri, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, İstanbul, sh.59-60

<sup>114</sup> İngiliz Enstitü Yük Klozlarıyla ilgili ayrıntılı bilgi için bk **YÜCESAN, O.:** Nakliyat Tekne ve Emtea Sigortaları, İstanbul 2004

<sup>115</sup> **ŞEKER,** sh.46

Yük sigortalarına ilişkin olarak, münferit sigorta sözleşmeleri yerine, abonman sözleşmesinden<sup>116</sup> de yararlanılabilir. Bu sözleşmeler, özellikle dış ticaretle uğraşan işletmelerin sürekli sigorta güvencesi oluşturmaları ihtiyacı karşısında ortaya çıkmıştır. Abonman sözleşmesi ile belli bir zaman dilimi içinde taşıma yeri, taşınacak yükün cinsi genel olarak belirtilmiş taşımaların tamamı sigorta güvencesi altına alınır. Aslında bir çerçeve anlaşması olan abonman sözleşmesi kapsamına girmek koşulu ile belli bir taşımanın başladığı anda münferit sigorta güvencesi de başlamış olur. İhracatçı veya ithalatçı kendisi abonman sözleşmeleri yapabileceği gibi uygun fiyatlar sağlayabilen NVOCC vasıtasıyla da abonman sigorta sözleşmeleri yaptırabilir. Örneğin “TT Clup” müşterileri olan NVOCC'lere, bütün rizikoları (all risk) içeren bu tarz abonman sözleşmelerden istifade imkanı vermektedir<sup>117</sup>.

#### **bb)Sigortanın Harekete Geçirilmesinde Ortaya Çıkan Zorluklar**

Rizikonun gerçekleşmesi sırasında ve sonrasında sigorta ettirenin iki önemli görevi vardır. Bunlar, koruma tedbirlerini alma görevi ve rizikonun gerçekleştiğini ihbar görevidir. İşte bu aşamada NVOCC faaliyetlerinin özelliği gereği sigortanın işleyişinde bazı problemler ortaya çıkabilir<sup>118</sup> :

- Öncelikle birden çok taşıma belgesinin varlığı sözkonusu olabilir.
- Varma yerinde birden çok gönderilen olabilir.
- Sigorta edilen yük birçok defa konteynerlerde bir araya getirilmiş ve ayrılmış olabilir.

<sup>116</sup> Abonman sözleşmesi hk. bk. **KENDER R.:** Sigorta Hukukunda Abonman Mukavelesi, Ticaret Hukuk ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII., Ankara 1991, sh.139-154; **ULAŞ,** I.:Uygulamalı Sigorta Hukuku,Ankara 1998 sh.339-343.

<sup>117</sup> **MORINIERE,** sh.118

<sup>118</sup> **MORINIERE,** sh.118

-Taşımanın başlangıcında ortaya çıkan NVOCC, ticari açıdan güven vermeyen ve kısa bir süre sonra ortadan kaybolması muhtemel bir NVOCC olabilir. Bu durum da özellikle gönderilenler ile onların sigortacılarına büyük zorluklar yaratmaktadır. Bu sorunları :

- NVOCC'nin kimliğinin belirlenmesi ,
- Uygulanacak hukukun belirlenmesi,
- Mahkeme kararlarının infazında ortaya çıkan problemler,
- NVOCC'nin ödeme gücüne, tazminatın tahsiline ilişkin problemler,
- Fiili taşıyana doğrudan başvurabilme konusunda ortaya çıkan problemler ,
- Fiili taşıyanın, NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesinde belirtilmemiş olmasından doğan sorunlar,
- Sorumluluk sigortasından doğan sorunlar,
- Taşıma belgelerinin yürürlükte olan uluslararası konvansiyonlara atıf yapmaması durumunda, bu konvansiyonların uygulanıp uygulanmayacağı hususunda ortaya çıkan sorunlar, olarak sayabiliriz<sup>119</sup>.

Yükün varma limanına ulaştığı kendisine haber verildiğinde gönderilen ya yükü teslim almak için NVOCC'nin o bölgedeki bürosuna başvuracak ya da elindeki taşıma belgesinde yükün teslimi için başvurulacak kişi olarak ("for delivery apply to") adı yazılı olan kişiye başvuracaktır.

Gönderilen doğrudan NVOCC'nin bürosuna başvurduğunda eğer yük hasarlıysa veya zayi olmuşsa, gönderilen verilen süreler içinde doğrudan NVOCC nezdinde gerekli girişimlerde bulunabilir ve bu

---

<sup>119</sup> MORINIERE, sh.119.

durumda sigortanın harekete geçirilmesinde herhangi bir problem yaşanmaz. Eğer NVOCC zarardan sorumlu değilse, fiili taşıyana (gemi işletene) başvurarak ziya veya hasara ilişkin ihbarda bulunabilir. Ancak NVOCC, fiili taşıyana (gemi işletene) gerekli ihbarda bulunmazsa, gönderilenin haklarına halef olacak sigorta şirketi sigorta tazminatını ödemek istemeyecektir<sup>120</sup>.

Yukarıda ifade edilen ikinci ihtimalde yani gönderilenin yükün teslimi için taşıma belgesinde başvurulacak kişi olarak adı yazan kimseyi bulması gerektiği durumda, sigortaya ilişkin biraz önce ifade edilen sorunlara bir de varma yerinde NVOCC'nin temsilcisinin ortada olmaması problemi eklenebilir.

Yükün ziya veya hasarı halinde gönderilenin haklarını korumak için NVOCC'nin taşıyana veya temsilcine zarar ihbarını da yapması gerekir. Aksi takdirde NVOCC'nin sorumluluğu söz konusu olabilir.

NVOCC faaliyetlerinin karmaşık niteliği sigortanın harekete geçirilmesini zorlaştırırsa da, sigortacıların bu taşıma aracılarının faaliyetlere karşı her zaman özel ilgi duydukları inkar edilemez bir gerçektir<sup>121</sup>.

## **II. MUKAYESELİ HUKUKTA "NVOCC" KAVRAMI**

Bir çok ülke hukukunda benzeri faaliyetler ve kavramlar karşımıza çıkmaktadır. Bu bölümde mukayeseli hukukta NVOCC ve benzer kavramlar açıklanmaya çalışılarak, hukuki nitelik ve sorumluluk gibi konuların incelenmesinde ön bilgiler verilmeye çalışılacaktır. NVOCC kavramının nasıl doğduğu, çeşitli hukuklarda nasıl nitelendirildiği, NVOCC faaliyetlerine hangi kuralların uygulanacağı gibi sorulara cevap bulabilmek için öncelikle bu ve benzer kavramların mukayeseli hukuklarda incelenmesi gerekir.

---

<sup>120</sup> MORINIERE, sh.119.

<sup>121</sup> MORINIERE, sh.121.



NVOCC kavramı ilk olarak ABD hukukunda ortaya çıkmıştır. Bu nedenle incelemeye öncelikle ABD ve İngiliz hukukları ile başlanacaktır. Daha sonra Kıta Avrupası hukuklarında benzer kavramlar değerlendirilecek ve son olarak bazı Latin Amerika ülkeleri hukuklarında benzer kavramlar belirlenmeye çalışılacaktır

## A- İNGİLİZ VE ABD HUKUKLARI

Deniz hukukunda , Anglo-Sakson hukuk sisteminin etkileri oldukça büyüktür . Bunun nedeni uzun yıllar boyunca İngiliz Krallığı'nın özellikle deniz yoluyla yapılan ticarete çok önemli bir yeri olması ve geçmişte krallığa bağlı bir çok devletin bu sistemi benimsemesidir. Bu ülkelerin arasında ABD, Kanada ve Avusturalya gibi devletlerin yer alması "common law" (ortak hukuk) kavramlarına neden özellikle deniz hukukunda sıkça rastladığımızı açıklayabilir. Tüm bu devletler Anglo-Sakson sistemini benimsedikten sonra kendi gelişimlerini göstermişlerdir. Bu nedenle NVOCC veya benzer kavramların da tüm bu ülkelerde temelde benzer nitelikler taşımasına rağmen farklı şekillerde geliştiği görülür.

### 1. Tarihi Süreç

Deniz yoluyla konteyner taşımacılığı ilk olarak ABD'nin doğu kıyılarında 26 Nisan 1956 tarihinde "Matcom Mac Lean" şirketinin "Ideal X" gemisiyle konteyner taşımaya başlamasıyla ortaya çıkmıştır <sup>122</sup>. Bu durum NVOCC kavramının neden ilk olarak ABD'nde ortaya çıktığı ve gerçek bir hukuki kavram olarak kendine yer edindiğini kolayca açıklamaktadır.

#### a. Ortaya Çıkışı

İlk olarak 1941 yılında "Alaskan Rates"<sup>123</sup> kararında "Non-Vessel-Owner" (gemi maliki olmayan) kavramı ortaya çıkmıştır.

<sup>122</sup> MAHONEY, J.M: Intermodal Freight Transportation, Wesport 1985,sh.14.

<sup>123</sup> Alaskan Rates 2 USMC 558 (1941), MORINIÈRE, sh.244.

Dava sırasında Federal Denizcilik Komisyonu (FMC)<sup>124</sup> bu kavramı değerlendirmiş ve “Non-Vessel-Owner International Ocean Express System” şirketinin aslında “freight forwarder” (navlun komisyoncusu) veya basit bir taşıma aracı olarak değerlendirileceğini belirlemiştir<sup>125</sup>. Oysa komisyonun gözden kaçırdığı çok önemli bir nokta vardır: Şirket düzenlediği taşıma belgesi ile taşımadan doğan sorumluluğunu, taşıyan sıfatıyla üstlenmektedir.

Daha sonra 1952 yılında Bernhard Ulmann Co. v. Puerto Rico Express Co.<sup>126</sup> davasında, yargı 1916 tarihli Shipping Act'i uygulayabilmek için “common law” (ortak hukuk) prensiplerine göre gemi ile değil taşıyan ile ilgilenmenin yerinde olacağını belirlemiştir. Bunun sonucu olarak yeni bir kavram ortaya atılmıştır. " Non Vessel Operator"(gemi işletmeyen) Puerto Rico Express Co” taşıyan yani "Common Carrier" olarak nitelendirilmiştir. Bu kararında idarî yargı özetle “taşıyan sıfatının taşıma aracının mülkiyetine veya onun işletilmesine bağlı olarak belirlenemeyeceğini, açıkça bu sıfatı ve taşımanın sorumluluğunu üstlenen kişilerin taşıyan olarak nitelendirileceğini” ifade etmiştir.<sup>127</sup> Böylece NVOCC kavramı ortaya çıkmış olmaktadır.

Federal Denizcilik Komisyonu (FMC), 1961 yılında verdiği “Status of Express Companies Truck Line”<sup>128</sup> kararında, yukarıdaki kararını teyid etmiş ve NVOCC'nin taşıyan olduğu şu şekilde ifade edilmiştir:“Navlun tarifelerinin oluşturulması ve ilanıya veya yapılan reklamlar vasıtasıyla karasularında ya da uluslararası sularda, daha

<sup>124</sup> Daha önce “Federal Maritime Board” (FMB) olarak adlandırılmaktadır.

<sup>125</sup> Preliminary Staff Report On NVOCC: FMC Washington 1970, sh.16.

<sup>126</sup> 3 FMB 771 (1952) Bernhard Ulmann Co. v. Porto Rican Express , 1952 AMC 447, **MORINIERE** ,sh.244.

<sup>127</sup> 6 FMB 245 (1961) 256-257 Kararın özet niteliğindeki orjinal metni şu şekildedir. " A common carrier by water is any person who held himself out to transport by water: assumes responsibility for the transportation whether or not owning or controlling the means by which such transportation is effected” **MORINIERE**, sh.244-245.

<sup>128</sup> 6 FMB 245( 1961) docket 815 ; Preliminary Staff Report On NVOCC: FMC Washington 1970 ,sh.17

önce yaptığı navlun sözleşmelerine dayanarak taşıma taahhüdünde bulunan ve taşıyan olarak sorumluluk altına giren kişiler, taşıma aracının maliki veya işleteni olsun ya da olmasınlar deniz taşıyanı olarak kabul edilirler”<sup>129</sup>.

Aynı yıl, ABD’nde, taşıma araçlarının mesleki faaliyetlerini icra edebilmeleri için izin almalarına ilişkin bir yasa değişikliğini kabul etmiştir<sup>130</sup>. Bu yasanın uygulanmasına yönelik yapılan düzenlemelerde<sup>131</sup> ilk kez NVOCC kısaltması kullanılmış ve böylece terim resmiyet kazanmıştır. "NVOCC (Non-Vessel-Operating Common Carrier) terimi, kanunda tanımlandığı gibi, navlun tarifelerinin oluşturulması, ilanı veya yapılan reklamlar yoluyla iç veya uluslararası deniz taşımalarını taahhüt eden kişileri ifade eder”.<sup>132</sup> Bu düzenlemede ayrıca NVOCC’nin fiili taşıyanla ilişkisinde yükleten konumunda olduğu ifade edilmektedir.<sup>133</sup> Böylece NVOCC’nin ilk kez “freight forwarder” yani navlun komisyoncusundan farklı olduğu da belirlenmektedir.

### **b- Gelişmesi**

ABD’nde 4 Şubat 1965 tarihinde NVOCC'lere ilişkin yeni bir düzenleme getirilmiştir. Buna göre NVOCC'ler; “Ocean freight forwarder”ın (okyanus taşımalarını organize eden navlun komisyoncusu) mesleki faaliyetleri için alması gereken lisansı alabilecek, böylece bu taşıma aracısının sağladığı hizmetlerin benzerini sağlayarak gelir elde etmesi mümkün olacaktır. Ancak bu imkandan faydalanabilmesi için NVOCC’nin taşıyan sıfatına sahip olmaması gerekmektedir. Böylece NVOCC’nin “taşıyan” ve “müvekkilini temsilen hareket eden taşıma aracısı” şeklinde ikili bir rol üstlendiği ifade edilmekteydi. Ancak bu ikili rol, “New York Foreign

<sup>129</sup> Status Of Exspress Companies ,Truck Lines And Other Non-Vessel Carrier , 1 SRR, Report No:61-1 (4/21/61) sh.292 , **MORINIÈRE**, sh.245.

<sup>130</sup> Senate Report no.691, August 9 1961,sh.2699, **MORINIÈRE**, sh.245.

<sup>131</sup> 46 CFR Part. 510 (Docket no 973) Federal Register ,24 Şubat 1962

<sup>132</sup> 46 CFR Part. 510. 22(d)

<sup>133</sup> 46 CFR Part. 510. 22(c)

Freight Forwarders & Brokers Association” adlı meslek birliği tarafından NVOCC’nin gemi ile olan ilişkisinde belirsizlik yarattığı gerekçesiyle kabul edilmemiştir.<sup>134</sup>

1960 yılların sonunda konteyner taşımacılığının daha da gelişmesi üzerine ABD Kongresi Ticaret Komisyonu, NVOCC faaliyetlerinin gelişimini ve ortaya çıkan hukuki problemleri konu alan bir çok seminer düzenlemiştir.

1970 yılında ise ABD Ulaştırma Bakanlığı, konteyner taşımacılığında görülen köklü değişikliğin beraberinde mutlaka kanuni düzenlemeleri de getirmesi gerektiğini ifade etmiş, bunun üzerine, Federal Denizcilik Komisyonu (FMC), NVOCC’leri konu alan bir araştırma yaptırmış ve bu araştırmanın sonuçları da bir rapor halinde yayınlanmıştır.<sup>135</sup>

Bu rapor, NVOCC faaliyetlerini, sistemin nasıl çalıştığını, ortaya çıkan problemleri ve bu problemlere ABD uygulamasında nasıl çözümler getirildiğini, halen en iyi şekilde ifade eden belge olarak nitelendirilmektedir.

1979 yılında Temsilciler Meclisi Deniz Ticareti Alt Komitesinde yapılan bir oturumda yeni Shipping Act’de NVOCC’ler için özel bir düzenleme yapılmasına karar verilmiştir. Bu düzenleme talebinin en önemli nedeni çok az bir sermaye ile çalışan bu işletmeleri finansal açıdan daha güvenilir hale getirmek ve NVOCC ile “freight forwarder”(navlun komisyoncusu) olarak nitelendirilen taşıma aracılarının birbirinden ayıredilebilmelerini sağlamaktır<sup>136</sup>.

Alt Komitenin aslında bu düzenlemeyi yapmak istemesinin tamamen ABD’lerine özgü bir nedeni daha vardır. Navlun tarifelerini Federal Denizcilik Komisyonu (FMC) nezdinde ilan etmek zorunda olan gemi işleten ve düzenli sefer yapan taşıma şirketleri, kanuna

---

<sup>134</sup> MORINIERE ,sh.246

<sup>135</sup> Preliminary Staff Report On Non-Vessel-Operating- Common Carriers By Water, Decembre 8 1970 , FMC Washington

<sup>136</sup> MORINIERE, sh.248.

karşı hile yaparak çeşitli taşıma araçları ve bu arada NVOCC'ler vasıtasıyla yükletenlere tarife dışı düşük ücretler önermekteydi. NVOCC'lere ilişkin kanuni düzenleme yapıldığında bu şirketlerin yasal olmayan tutumunun da önüne geçilmiş olacaktır.<sup>137</sup>

Shipping Act'de, NVOCC'lere ilişkin yapılacak düzenlemelere dair ilk taslak 1980 yılında ABD Kongresine sunulmuştur. Bu taslakta NVOCC tanımı şu şekilde yapılmaktadır: "NVOCC kısaltması ile taşımanın gerçekleştirildiği gemiyi işletmeyen deniz taşıyanı ifade edilir. Fiili taşıyanla (gemi işletenle) ilişkisinde ise NVOCC yükleten konumundadır<sup>138</sup>. NVOCC'ye ilişkin düzenleme böylece "Shipping Act 1984<sup>139</sup>" olarak adlandırılan yasada yapılmıştır.

1986 yılında Federal Denizcilik Komisyonu , Shipping Act 1984 'ün uygulamasını görmek amacıyla bir araştırma yaptırmıştır. Bu araştırma sonunda NVOCC faaliyetlerine ilişkin 16 Kasım 1990 tarihli yeni bir yasa<sup>140</sup> çıkarılmış ve bu yasa ile getirilen düzenleme Shipping Act 1984'ün 23. bölümüne, NVOCC tarafından verilecek teminatlar, başlığı altında konulmuştur. Bu düzenleme gereği; ABD'ne veya ABD'nden taşıma yapan her NVOCC , 50.000 Amerikan Doları teminatı, Federal Denizcilik Komisyonu'na depo etmek ve ayrıca kendisi aleyhine ABD'nde açılacak davalar için bu ülkede temsilci göstermek zorundadır. Bu düzenlemeye karşı özellikle yabancı NVOCC'lerden büyük tepki gelmiş ve kaldırılması için lobi çalışmaları yapılmıştır.

1991 yılının Kasım ayında Shipping Act 1984' ün NVOCC'ye ilişkin maddelerinde değişiklik yapılması için kanun tasarısı hazırlanmış. Bu tasarı "NVOCC Act 1991" adıyla kanunlaşmış<sup>141</sup> ve 3 Mart 1992'de yürürlüğe girmiştir.

<sup>137</sup> **MORINIÈRE**, sh.248.

<sup>138</sup> House of Representatives ,Union Calender no.729,HR 6899 ,96<sup>th</sup> Congress 2<sup>nd</sup> Session (Report no.96-935,Parts I ,II,III and IV) May 9 1980. **MORINIÈRE** ,sh.248

<sup>139</sup> Public Law 98-237 (1984) 46 USC sect.3 (17)

<sup>140</sup> Non-Vessel-Operating Common Carrier Amendments Of 1990 , Public Law 101-595 .

<sup>141</sup> Public Law no:102-251sect.201, **MORINIÈRE** ,sh.250.

NVOCC'lerin artan önemi ABD Başkanına ve Kongreye sunulan bir raporda ifade edilmiş,<sup>142</sup> daha sonra 1992 yılında Federal Denizcilik Komisyonu tarafından NVOCC'lerin finansal sorumluluklarına ilişkin yeni düzenlemeler getirilmiştir<sup>143</sup>. 22 Ocak 1993<sup>144</sup> tarihinde yürürlüğe giren yeni düzenlemelerle NVOCC'lerin birlikte finansal garanti vermeleri ve sigorta yaptırmaları imkanı sağlanmıştır.

1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren ve Shipping Act 1984' de değişiklik yapan "Ocean Shipping Reform Act 1998 " ile daha önce bölüm 3(17)'de tanımlanan NVOCC, yine aynı şekilde bölüm 3(17)B' de düzenlenmiştir. Ancak yeni düzenleme ile bölüm 3(17)'nin başlığı "okyanus taşıma aracısı"(ocean transportation intermediary) olmuş ve NVOCC kavramı da bu başlık altında tanımlanmıştır.

"Ocean Shipping Reform Act 1998" ile bir çok konuda değişiklik yapılmıştır. <sup>145</sup> Bu değişikliklerden en önemlisi taşıyanın, yükletenlerle "service contract" olarak adlandırılan sözleşmeleri gizli (confidential) yapabilmeleri için fiilen gemi işletme zorunluluğu getirilmesidir<sup>146</sup>. Ancak NVOCC'ler ne geminin maliki ne de işleteni olmadıklarından bu imkandan yararlanamayacaklardır.<sup>147</sup> Onlar sadece yükleten sıfatıyla gemi işleten taşıyanlarla bu tür anlaşmalar yapabileceklerdir<sup>148</sup>. Böylece NVOCC'ler ile gemi işleten taşıyanlar

<sup>142</sup> Report to the President and the Congress of the Advisory Commission On Conferences in Ocean Shipping, April 10 1992, Washington.

<sup>143</sup> Financial Responsibility for Non-Vessel-Operating Common Carrier , 46 CFR Parts 514 Docket no: 92-37 Notice of proposed rulemaking 57 FR 47589 October 19 1992

<sup>144</sup> 58 FR 5623 , January 22 1993

<sup>145</sup>Bu değişikliklerle ilgili bk. **PAPAVİZAS, C . G- KIERN, L.I.:** 1997-98 U.S. Maritime Legislative Developments, JMLC, July 1999, 30 J.Mar.L.&Com.487 ; **WILNER,F.N.:**Ship Reform Passes Senate,Journal Of Commerce, Oct. 12 , 1998 , sh.18. **TIRSCHWELL, P. M.:** FMC Defines Ocean Common Carrier, Journal Of Commerce, May 9 2000,sh.1

<sup>146</sup> **WILNER,F.N.:**Equal Treatment,Traffic World, Aug. 30 ,1999 ,Vol .259 ,Iss.9 , sh.13

<sup>147</sup> **FLEISIG, L. L.:** NVOCCs Left At The Station, Journal Of Commerce,Jan 22, 1999 ,sh.5

<sup>148</sup> **BONNEY,J.:** Carriers' Changes Blur Distinction Between Operator And NVOCC, Journal of Commerce, Jun 24 1999, sh.6

arasında ticari eşitlik bozulmuştur. Bir diğer değişiklik ise NVOCC'lerin, aynı şartlara sahip yükletenlerin aynı taşıma ücretinden yararlanması sağlayan ve "me-too" olarak adlandırılan sözleşmeleri gemi işletenlerle yapamayacak olmasıdır.<sup>149</sup>

Ayrıca yeni yasa ile NVOCC'lerin faaliyetlerine ilişkin Federal Denizcilik Komisyonu'na depo etmek zorunda oldukları 50.000 Amerikan Doları teminat tutarı 75.000 Amerikan Dolarına çıkartılmıştır<sup>150</sup>. Tüm bu değişiklikler sonrası<sup>151</sup> rekabet güçlerinin azaldığı ve gemi işleten taşıyanlarla aralarında ekonomik dengenin bozulduğu iddiasıyla NVOCC'ler kendi aleyhlerine olan düzenlemelerin bir bölümünü değiştirmek için yaklaşık beş yıllık bir uğraş vermiştir.<sup>152</sup> En sonunda 19 Ocak 2005 tarihinden geçerli olmak üzere, yükletenlerle "service contract" olarak adlandırılan sözleşmeleri gizli (confidential) yapabilme hakkını tekrar kazanmışlardır<sup>153</sup>.

## 2.Anglo-Sakson Hukukunda "Common Carrier" Kavramı İle İlişkisi

<sup>149</sup> **CLOTT,C.B.:** Ocean Freight Intermediaries: An Analysis Of Non- Vessel Operating Common Carriers (NVOCC's) And Maritime Reform, Transportation Journal; Winter 2000; 40,2, sh.17-26

<sup>150</sup> **BRENNAN,T.:** "Wessel Owner" Classification Disputed, Journal Of Commerce , Apr . 9 , 1999, sh.1

<sup>151</sup> Son yıllarda NVOCC'ler konusunda ortaya çıkan gelişmeler için bk.**PAGE,P.:**NVO Decision This Year, Traffic World, Mar.29 , 2004,sh.1; **PAGE,P.:** Wild Things, Traffic World, Oct.27 , 2003,sh.1

<sup>152</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **EDMONSON,R.G.:**Contracting For A Start , Traffic World , Dec.13 ,2004, sh.1 ; **EDMONSON, R.G.:** It's A start. But, Journal Of Commerce, Dec.13 , 2004 , sh.1

<sup>153</sup> Bu konuda ilgili ayrıntılı bilgi için bk. **CALDERWOOD, A. J.:**FMC Grants NVOCC's The Right To Negotiate Shipper Contracts, Logistics Today, Feb 2005 Vol.46,Iss.2, sh.13; **EDMONSON,R.G.:** Non-Vessel-Operating Common Carrier, Journal Of Commerce, August 15 2005,sh.13 ; **GOOLEY,T.B.:**Consolidators Win Right To Sign Contract With Shippers, Logistics Management,Jan 2005.vol.44,Iss.1,sh.19

Shipping Act'in tanımlar başlığını taşıyan 3. bölümünde yapılan NVOCC tanımı oldukça açıktır. " NVOCC "Common Carrier" <sup>154</sup> yani taşıyandır. Bu tanımdan yola çıkarak öncelikle "common carrier" kavramını açıklamak gerekir.

"Bir limandan başlayarak özel bir hat üzerinde, yüke ilişkin taşıma hizmetini gerçekleştireceğini ilan eden kişi "common carrier" olarak adlandırılır. "Common carrier" kanunen, taşıması için getirilen yükleri, tehlikeli olanlar haricinde makul bir ücret karşılığında taşımayı kabul etmek zorundadır." <sup>155</sup>

Anglo-Sakson hukuk sisteminde navlun sözleşmesi tam çarter olarak düzenlendiğinde sözleşme ne taşıma ne de kira sayılmakta donatana ise "private carrier" denilmekte, buna karşılık düzenli hatlarda yük sevkinin konu alan sözleşmeler hukuken taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilip taşıyana "common carrier" adı verilmektedir<sup>156</sup> .

"Common carrier" düzenli hat işleten ve sözleşme özgürlüğü anlamında taraflar arasında bir pazarlığa yer vermeyen ve özel bir hukuki rejime tabi kılınmış olan taşıma sözleşmesinin taşıyanını ifade eder. " Common carrier" bu özelliği itibariyle, karşı âkidi ile pazarlığa oturan ve boş ya da dolu olsun gemisine uymadığını düşündüğü yükü reddetme hakkına sahip olan "private carrier" kavramının karşıtını teşkil eder<sup>157</sup> . "Private Carrier" diğerinin aksine sadece özel şartlarla ve kiminle isterse onunla sözleşme yapmaktadır.

Anglo-Sakson hukuk sistemi genel kavramlarla ilgilenmek yerine özel sorunları çözmeye yönelir. Bu açıdan bakıldığında yargı kararlarını incelemek suretiyle "common carrier" ve NVOCC

<sup>154</sup> 46 CFR &583.2

<sup>155</sup> Dictionary Of Shipping Terms, Peter Brodie , Fourth Ed., London-Hong Kong 2003,sh.66

<sup>156</sup> ÇAKALIR,Y.: Römorkaj Sözleşmesi , Ankara 1985, sh.85-86

<sup>157</sup> CHORLEY & GILES' ( -by GASKEL , NJJ –DEBATISTA ,C. –SWATTON ,R.J.): Shipping Law ,8.ed.London 1997, sh.166



kavramlarına bu hukuk sisteminde verilen anlamı ortaya çıkarmak mümkün olacaktır.

Bernard Ullmann Co. Inc. v. Porto Rican Express Co. <sup>158</sup> kararında açıkça belirtildiği gibi: “Yükün taşınması ve boşaltılması sorumluluğunu tamamen üzerine alan kişi, taşımanın yapıldığı geminin maliki veya işleteni olmasına bakılmaksızın, “common carrier” yani taşıyan olarak kabul edilecektir.<sup>159</sup>

Bu durumda taşıyanın kim olduğu sorusuna cevap aranması gerekecektir. Ancak taşıyanın kim olduğuna dair “common law “(ortak hukuk) da verilen tanımlar yetersizdir. “Halsbury’s Law Of England” isimli temel eserde: “Taşıyan, bir ücret karşılığı olsun veya olmasın deniz veya karada yük veya yolcu taşıyan kişi” olarak tanımlanmıştır<sup>160</sup>. Bu tanımdan kesin bir sonuç çıkarmak mümkün değildir. Taşıyanın, taşımayı üstlenip üstlenmediği veya kendisine düşen edimleri gerçekten ifa edip etmediği anlaşılamamaktadır. Özellikle “taşıma taahhüdü”<sup>161</sup> kavramının ortaya çıkışıyla bu hukuk sisteminde karmaşa daha da artmıştır.

Anglo-Sakson hukuk sisteminde “taşıyan” kavramı temellerini “bailment“ müessesesinde bulmaktadır. “Bailment” kavramı, Türk hukukunda “vedia sözleşmesine” benzetilebilir. Ancak bu kavram Kıta Avrupası hukuk sistemlerinden farklı olarak sözleşme hukukundan (law of contract) ziyade mülkiyet hukuku kurallarıyla (law of property) düzenlendiğinden, mudi mülkiyet hakkına dayanarak malın iadesini veya tazminat talebini ileri sürer, hatta bir meslek icra edenlerin (common calling) meslekleri itibarıyla dahil edildikleri “statut” mucibince iş gördükleri, örneğin mülkiyet konusu bir malın kira, taşıma, saklama gibi değişik nedenlerle tevdi edilmesi hallerinde borcun sözleşmeden değil, bu “statut” de ifadesini bulan âdetten

<sup>158</sup> 3 FMB 771; Bernhard Ullmann Co. v. Porto Rican Express , 1952 AMC 447.

<sup>159</sup> **GORTON, L.:** The Concept of The Common Carrier in Anglo-American Law, Göteborg 1971, sh.52

<sup>160</sup> **MORINIERE,** sh.253

<sup>161</sup> **GORTON** , Common Carrier , sh.53

doğduğu kabul edilir ve vediaanın ihlali ( breach of bailment) sözleşmenin ihlalinden (breach of contract) farklıdır<sup>162</sup>.

Eşyayı teslim alanın bir sonuç sorumluluğu vardır.Eşyayı geri vermelidir. Bu temel prensip "Niagara v. Cordes" <sup>163</sup> davasında ve taşıyanın sorumluluğuna ilişkin temel nitelikteki "Coggs v. Bernard"<sup>164</sup> davasında uygulanmıştır.

"Common Carrier" kavramının tanımından hareket ederek belirlenen temel unsurlar ise şunlardır:

1. Genel anlamda kamuya yöneltilmiş bir taşıma taahhüdü olmalı;
2. Bu taşımadan doğan sorumluluk yüklenilmeli;<sup>165</sup>
3. Taşıma ücrete tabi olmalıdır.<sup>166</sup>

İlk unsurun diğerlerinden daha önemli olduğu görülmektedir. Çünkü bu unsur "common carrier" ile "private carrier" kavramlarını birbirinden ayırmaktadır.

### 3. "Freight Forwarder "(Navlun Komisyoncusu)<sup>167</sup> Kavramı İle İlişkisi

Anglo-Sakson hukuk sisteminde "freight forwarder "(navlun komisyoncusu) kavramı, NVOCC kavramını anlayabilmek açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü bu hukuk sisteminde NVOCC

<sup>162</sup> ÇAKALIR, Römorkaj, sh.160-161 ,dn.23

<sup>163</sup> 62 US 7 ( 1958), **MORNIERE** ,sh.254

<sup>164</sup> (1703) 2 Ld Raym 909 **MORNIERE** ,sh.254

<sup>165</sup> US v. Smith 215 F.2d 317 (6 CCA 1954) **MORNIERE** ,sh.254

<sup>166</sup> Grauer v. State 181 NYS 2d 994 ( Court of Claim of New York) **MORNIERE** ,sh.254

<sup>167</sup> İngiliz-Amerikan Hukukunda "freight forwarder" kavramına yüksek lisans tez çalışmamızda "navlun komisyoncusu" olarak Türkçe karşılık bulunmuştur. bk.**TANGÜN** , **K.:** Navlun Komisyoncusu, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul , Ekim 2000,sh.1 vd. Bu bölümde metinde İngilizce terim önce Türkçe karşılığı ile birlikte kullanıldıktan sonra devamında "navlun komisyoncusu" terimi tercih edilecektir.

kavramı , “freight forwarder” ve "common carrier" kavramlarının arasında yer almaktadır.

Anglo-Sakson hukukunda<sup>168</sup>, navlun komisyonculuğu kapsamında şu faaliyetleri sayabiliriz<sup>169</sup>: Müvekkili temsilen taşıma ve diğer hizmetlerle ilgili sözleşmeler yapmak, yükün varma yerine ulaşmasını sağlayacak belgelerin hazırlanması ve/veya elden geçirilmesi, taşıma yöntemi ve güzergahı konusunda danışmanlık, ihracat ve ithalat bilgilerinin sağlanması, grupaj, ihracat için yükün ambalajlanması, gümrük hizmetleri, depolama hizmeti, gerekli ödemelerin yapılması, sigorta hizmeti, yüklerin havaalanı veya limana taşınması veya buralardan teslim alınması.

Anglo-Sakson hukuk sisteminin egemen olduğu ülkelerde, ihracat işlemleri kadar, ithalat için gümrük düzenlemeleri ve belgeleri ile ilgili faaliyetler de önem taşımaktadır<sup>170</sup>. Bu faaliyetlerin büyük bir bölümünün, gerçekleşmesi aşamasında navlun komisyoncusu, geleneksel rolüne uygun olarak müvekkilini temsilen hareket etmektedir. Diğer yandan bir çok navlun komisyoncusu belge hazırlamak ve taşıma ile ilgili düzenlemeleri yapmanın dışında çok az iş yapar<sup>171</sup>. En önemli görevleri olan ülke içi ve dışı taşımanın ve

<sup>168</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk .**HILL,D.:** Freight Forwarders, London 1972 ; **ULLMAN, G.:**Ocean Freight Forwarders In United States, JMLC,1976, vol.7,no.4, sh.708-717 vd.; **ULLMAN,G.:**The Ocean Freight Forwarder The Exporter And The Law, Maryland 1967;**ULLMAN,G.:**The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodel, Containerized Transportation, Journal of Maritime Law and Commerce, 1971, sh.625-643; **ULLMAN,G.:**U.S Regulation of Ocean Transportation Under the Shipping Act of 1984,Centreville Maryland 1995 ; **GORTON, L.:** Freight Forwarders and Intermodel Carriage in American Administrative Legislation, E.T.L.,1972,sh.208-266

<sup>169</sup> **GLASS, A. -CASHMORE C.:** Introduction to the Law of Carriage of Goods, London 1989, sh.70-71.

<sup>170</sup> The Freight Forwarder National Economic Development Office Report, London 1970, sh.1

<sup>171</sup> Navlun Komisyonculuğu faaliyetleri için bk. **MURPHY,P.R-DALENBERG, D.R.- DALEY , J.M.:** Profiling International Freight Forwarders, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, Vol 22,No. 1,1992, sh.35 **MURPHY,P.R- DALEY, J.M.:**

taşımaya bağlı yan hizmetlerin sağlanması ise çok daha karmaşıktır. Bununla birlikte denilebilir ki navlun komisyoncuları yük ilgilileri ve başlıca büyük taşıma şirketleri (deniz, kara, hava ve demiryolu şirketleri) arasında aracı konumundadır. Taşımanın başlangıcından sonuna taşımanın düzenlenmesi işini üzerlerine alırken, taşıyan olarak sorumlu olmazlar.

Aslında İngiliz ve Amerikan Hukuklarında navlun komisyoncusu sadece bir vekildir. “Jones v. European & General Express Company Ltd” kararında. Bu durum çok net bir şekilde ifade edilmiştir: " Açıkça bilinmelidir ki navlun komisyoncusu taşıyan değildir. Eşyaya zilyet olmadığı gibi, teslimi de taahhüt etmez. Onun tek yaptığı eşyanın taşınabilmesi için, yük ilgilisi adına sözleşmeler yapmaktır”.<sup>172</sup> Benzer bir hükmü “ Roberts v. Turner<sup>173</sup>” kararında da görebiliriz : " Turner taşıyan değildir. Sadece bir vekildir ve yaptığı tek iş yükün taşınması için güvenilir ve tecrübeli bir taşıyan bulmaktır”.

Bu avantajlı durum navlun komisyoncuları tarafından “İstedığınız her şeyi göndeririz ancak onları taşımayız” şeklinde adeta bir reklam sloganı olarak kullanılmaktadır<sup>174</sup>.

Navlun komisyoncusunun aslî yükümlülüğü, taşıma ve ilgili diğer hizmetlerin gerçekleşmesi için, bu hizmetleri gerçekleştirecek olanları seçmek ve müvekkili temsilen bu kişilerle sözleşme yapmaktır. Navlun komisyoncusu, taşımanın düzenlenmesi olarak da adlandırabileceğimiz bu işleri sadakat ve özen ile ifa etmelidir<sup>175</sup>.

---

International Freight Forwarders:Current Activities And Operational Issues, International Journal Of Purchasing And Materials Management,Summer 1995 ,Vol.31,sh.22-28; **MURPHY,P.R- DALEY, J.M.:** Profiling International Freight Forwarders:An Update, International Journal Of Physical Distribution and Logistics Management, 2001, Vol.31, sh.152

<sup>172</sup> Jones v.European & General Express Company Ltd. (1920) 90 L.J.K.B. 150

<sup>173</sup> Robert v. Turner, 12 Johns (NY)231, 7 Am. Dec 311 (1815), **MORINIERE**,sh.255.

<sup>174</sup> **DE WITT, R. :**Multimodal Transport, London 1995, sh.19

<sup>175</sup> Konu ile ilgili olarak bk. The Moheno [1977] 1.Lloyd's Rep. 81; Tenneco Resins, Inc. v. Atlantic Cargo Services, A.B., 1989 AMC 133.

Navlun komisyoncusu, taşıma sözleşmesi veya taşıma ile ilgili depolama, ambalajlama gibi hizmetlerin sağlanması için müvekkili temsilen sözleşme yaparken bu hizmetleri gerçekleştirecek kişilerin niteliklerini gözönüne almalıdır. Nitelikli kişilerin seçilmesi gereklidir yoksa özen borcuna aykırı davranılmış olacaktır<sup>176</sup>.

Tüm bu ihtimallerde navlun komisyoncusu ile müvekkili arasında Anglo-Sakson hukuk sisteminde “agency”<sup>177</sup> olarak adlandırılan ve “vekâlet” sözleşmesiyle büyük benzerlik gösteren hukuki müesseseye ilişkin kurallar uygulanacaktır<sup>178</sup>.

Özellikle konteyner taşımacılığı ve çok türlü taşımalarda<sup>179</sup> yaşanan gelişimin sonucu olarak, navlun komisyoncusunun taşıyandan ayrılmasında mahkemeler büyük zorluk yaşamaktadır. Aslında teoride bu ayırımı yapmak oldukça kolaydır: Taşıyan eşyanın taşınmasını üstlenirken, navlun komisyoncusu eşyanın taşınmasını veya diğer bir deyişle taşımanın organize edilmesini üstlenir<sup>180</sup>. Yüklerin grupajı, çok türlü taşımaların düzenlenmesi, pek çok olayda navlun komisyoncusunun sözleşmenin asıl tarafı (principal) veya taşıyan sayılmasına sebep olmuştur. Ayrıca bazı hallerde bu duruma kendileri sebep olmakta ve taşıyan olarak hareket ediyormuş gibi bir izlenim yaratmaktadırlar.

Navlun komisyoncusu, taşıyandan veya sözleşmenin asıl tarafından (principal) ayırt edilmeye çalışılması öncelikle ABD’nde

<sup>176</sup> Consolidated International Corp. v. Falcon, 1983 AMC 270.

<sup>177</sup> Bu kavrama ilişkin ayrıntılı bilgi için bk. **FRIDMAN, G.H.L.:** Law Of Agency ,Seventh Edition, London 1996 ; **MARKESINIS, B.S.- MUNDAY ,R.J.C.:** An Outline Of The Law Of Agency, Oxford ,1998

<sup>178</sup> Türk Hukukunda, navlun komisyoncusu ile müvekkili arasındaki hukuki ilişkiye vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanacağına dair bk. **TANGÜN**, sh.47 vd.

<sup>179</sup> Konteyner taşımacılığı ve çok türlü (multimodal) taşıma kavramlarının iki farklı kavram olduğu ve her ne kadar uygulamada bir arada kullanılsalar da konteyner taşımacılığı kavramı teknik bir kavramken, çok türlü taşıma kavramının hukuki bir kavram olduğu konusunda ayrıntılı bilgi için bk. **DE WITT**, sh.4

<sup>180</sup> **DE WITT**, sh.20

yapılmıştır<sup>181</sup>. İngiltere ve Kanada'da ise bu gelişim daha yavaş olmuştur<sup>182</sup>. Bu ayırımı yaparken mahkemeler çeşitli kriterleri dikkate almıştır. Bir çok mahkeme kararıyla ayırım belirgin bir hale gelmiş<sup>183</sup> ve bu kriterler sayesinde İngiliz-ABD hukuklarında, navlun komisyoncusunun müvekkili ile yaptığı sözleşmenin hukuki niteliğinin belirlenmesi sağlanarak, sorumluluk ile ilgili sorunlar çözülmeye çalışılmıştır.

İngiliz ve ABD mahkemelerinin bu ayırımı yaparken dikkate aldığı kriterleri şöyle sıralayabiliriz:

(1)Sözleşmenin şartları: Eğer taraflar arasında yapılan sözleşmede navlun komisyoncusunun sadece bir temsilci olarak<sup>184</sup> hareket etmek istediği belirtilmişse bu konuda şüphe kalmayacaktır<sup>185</sup>. Bununla birlikte sözleşmeler nadiren bu kadar açıktır. Tip sözleşmelerde, navlun komisyoncusunun temsilci olarak veya bizzat sözleşmenin asıl tarafı ( as principal) olarak hareket edebileceği kabul edilmektedir.

<sup>181</sup> Bu konudaki kararlar için bk: Kreder v .Woolcott 1 Hilt. (N.Y.) 223 (1856) U.S. 485 (1949); Chicago Milwaukee R. Co. v. Acme Freight, 336 U.S. 465, sh.484-485 (1949); New York Foreign Freight v.F.M.C, 337 F. 2d., sh.289-293, 1965 A.M.C., sh.605-608; Zima v. MV Roman Pazinski, 493 F.Supp., sh.268-273, 1980 A.M.C., sh.1552-1559, Bu kararın geniş bir özeti ve yorumu için bk. **BONASSIES, P.:**Droit Maritime Etranger Etats-Unis d'Amerique Juriprudence 1979-1982, DMF, sh. 751-760.; Aquascutum of London v. SS American Champion 426 F. 2d. 205; Consol Int'l Corp v. Falcon 1983, A.M.C. sh.270-278. **TETLEY, W.:**Maritime Liens And Claims, London 1985, sh.360, dn.5.

<sup>182</sup> Bu konudaki kararlar için bk. Jones v. European and General Express Co. (1921) 90 L.J. (K.B.) sh.159-160; Langley, Beldon & Gaunt v. Morley [1965] 1. Lloyd's Rep., sh.297-306 ; Evans v. Merzario [1976 ] 1. Lloyd's Rep., sh.165-168; Moheno [1977 ] 1. Lloyd's Rep., sh.81-88 ; Tetroc Ltd. V. Cross-Con [1981 ] 1.Lloyd's Rep.192 ;**TETLEY**,Maritime Lien, sh.360, dn.6 ; Kanada Hukukunda navlun komisyonculuğu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk.**WING S. :**Freight Forwarding in Canada ,Transport Policy, DG PS/X, Ottawa 1984.

<sup>183</sup> Bu ayırım ilk olarak ABD'inde Chicago'da Yüksek Mahkeme tarafından, "Milwaukee R. Co. v. Acme Freight" davasında karar bağlanmıştır. 336 U.S. 465, sh.484-485. [1974] 1. Lloyd's Rep.443.

<sup>184</sup> Victoria Fur Traders v.Roadline [1981] 1.Lloyd's Rep.570.

<sup>185</sup> J.C. Penney Co. v.The American Express Co.102 F. Supp.742, 1952 AMC 901.

(2)Sözleşme de kullanılan ifadeler: Sözleşme yapılırken navlun komisyoncusunun, müvekkiline, taşımanın düzenlenmesini mi yoksa taşımayı mı taahhüt ettiği kullanılan ifadelerden anlaşılmaya çalışılacaktır. Bu taahhüdün niteliği, ayırımın yapılmasında önem taşır.

(3)Ödeme şartları : Navlun komisyoncusunun, taşımanın düzenlenmesi için, müvekkilinden, taşıma ücretini de içeren tek bir ücret talep etmesi veya sadece taşıma bedeli üzerinden bir komisyon ücreti alması bu ayırımda önemli bir kriterdir. İlk halde navlun komisyoncusunun, taşıyan olarak hareket ettiği izlenimi doğar<sup>186</sup>. Alman Hukukunda da taşıma komisyoncusunun, taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırıldığında taşıyıcının hak ve yükümlülüklerine sahip olacağı belirlenmiştir<sup>187</sup>. Hollanda hukukunda ise ödeme şeklinin önemli bir kriter olduğunu belirten birçok yargı kararı vardır. Ancak aksi nitelikte kararlar da mevcuttur<sup>188</sup>.

(4) Müvekkilin kendisi adına yapılan düzenlemelerden haberdar edilmesi: Müvekkilin kendisi adına yapılan sözleşmelerden ve düzenlemelerden ne ölçüde haberdar edildiği sorusunun cevabı mahkemelerin bu ayırımı yaparken üzerinde durduğu kriterlerden biridir<sup>189</sup>.

(5)Navlun komisyoncusunun yaptığı geçmişteki işlerin niteliği: Müvekkiliyle daha önce girdiği ticari ilişkilerde nasıl hareket ettiği<sup>190</sup>, yani temsilci olarak mı yoksa taşıyan olarak mı hareket ettiği sorusunun cevabı, ayırımda önem taşıyan kriterlerden biridir.

(6) Navlun komisyoncusunun taşıma vasıtaları gibi ekipman ve araca sahip olması: Navlun komisyoncusunun taşıma araçlarına

<sup>186</sup> Colicy v.Brewer'sWharf and Transport (1921) 9 Ll. L.Rep. 5; Karş. İçin bk.: I.F.F. 1984 Genel İşlem Şartlarının 16 (B) klozu.

<sup>187</sup> 25.6.1998 Tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alman Ticaret Kanunu'nun 459.paragrafı

<sup>188</sup> Van Beukering –Rosmuller ,E.J.M.,De expeditie-overeenkomst, o.c.(n.47), 72, **DE WITT**, sh.26 dn. 93.

<sup>189</sup> Bu kriter, Tetroc v.Cross Con [1981] 1.Lloyd's Rep.192 davasında önemli rol oynamıştır.

<sup>190</sup> Arkwright Mutual Insurance Co. v. Sarajevo Express, 1994 AMC 360. davasında müvekkilin aynı "freight forwarder"ın hizmetlerinden yıllardır yararlanması sözkonusudur.

yaptığı yatırım, sahip olduğu araçlar onun müvekkili ile sözleşmesinin niteliği açısından önem taşımaktadır.

(7)Diğer bazı kriterler ise şöyle sayılabilir:

(a) Navlun komisyoncusunun kendi adına konişmento düzenlenip düzenlenmediği<sup>191</sup>.

(b)Fiili taşıyan ile navlun komisyoncusunun ilişkileri<sup>192</sup>.

(c) Freight forwarder'ın(navlun komisyoncusu)grupaj hizmeti vermesi<sup>193</sup>.

(d) Navlun komisyoncusunun sağladığı sigortanın türü<sup>194</sup>.

Yukarıda sayılan kriterlerden bir veya birkaçının tek başına mahkemelerin kararını etkilemesine çok ender rastlanır. Her bir davada, davaya etki eden bütün olgular incelenip, tarafların iradeleri ve bu iradelerin fiili olarak sözleşmeye yansımaları değerlendirilecek ve buna göre karar verilecektir.

Navlun komisyoncusu bizzat sözleşmenin tarafı olduğunda (principal contractor) çoğu zaman taşıyan olarak kabul edilir ve taşıyanın hakları ve borçlarına sahip olur. “ Lee Cooper Ltd. v. CH Jeakins & Sons Ltd<sup>195</sup>” kararında, taraflar arasındaki sözleşme şartları yeterince açık olmadığından mahkeme ne bir vekâlet sözleşmesinin ne de bir taşıma sözleşmesinin varlığına kesin olarak hükmedememiştir. Benzer bir karar da İngiliz Yüksek Mahkemesi'nce verilmiş ve davalıların taşıyan olmadığı; taşımayı organize eden navlun komisyoncusu oldukları, üstlendikleri iş için bir çok alt sözleşme yaptıkları ve taşınan konteyneri denize düşürenin gemi adamları

<sup>191</sup> Aquascutum of London v. SS American Champion 426 F. 2d . ,sh.205-210, 1970 AMC, sh.679-684 Genellikle navlun komisyoncusu bir makbuz niteliği taşıyan “house bill of lading” düzenlerler. Konişmento olarak adlandırdıkları bir belge düzenlemeleri bu yüzden mahkemeler açısından karara tamamen etkili değildir. Bu konu ile ilgili olarak bk. A. Gagniere & Co. v. The Eastern Company (1920) 7 Ll. L. Rep.,sh.188-189; Strachan Shipping Co. v. Dresser Industries,Inc. 701 F.2d., sh.482-487, 1984 AMC, sh. 237-242.

<sup>192</sup> DE WITT, sh.26.

<sup>193</sup> DE WITT, sh.26.

<sup>194</sup> DE WITT, sh.26.

<sup>195</sup> (1964) 1 Lloyd's Rep.300(QB)



olduğu, dolayısıyla donatanın sorumluluğuna gidilmesi gerektiğine hükmedilmiştir.<sup>196</sup>

Bu ayırımın sonucunda, tarafların sözleşmelerinde kendilerine düşen borçları ifa etmemeleri halinde sorumluluğa ilişkin hangi hükümlerin uygulanacağı belirlenecektir.

D. J. Hill bu konudaki temel eser niteliğindeki kitabında taşımayı organize eden ve bunun için taşıyanları görevlendiren navlun komisyoncusu ile yükleme limanında yükü teslim alan ve boşaltma limanında yükü teslim edecek olan "taşıyanı" birbirinden kolayca ayırmaktadır.<sup>197</sup> Ancak mahkeme kararlarında bu ayırımın çok kolay yapılmadığı yukarıda verilen örneklerde de görölmektedir.

## **B.KITA AVRUPASI HUKUKLARI**

### **1. Alman Hukuku**

Kıta Avrupası hukuk sistemini benimsemiş Avrupa ölkelerinin hukukları incelendiğinde karşımıza özel bir kavram çıkar. Bu kavram Fransa hariç neredeyse bu sistemi benimsemiş ölkelerin tamamında görölür<sup>198</sup>. Bu ortak kavram, Alman hukukunda "spediteur", İsviçre hukukunda "commissionnaire-expéditeur", Belçika hukukunda "commissionnaires expéditeurs" ve İtalyan hukukunda "spedizionere vettore" dir.

25.6.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alman TK'nun 453.paragrafında "spediteur" ün, taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesi ile eşya taşıtmayı üstlendiği ifade edilmektedir. Buna göre "spediteur" taşımanın sağlanması için kendi namına ve gönderen hesabına veya yetki almış olmak şartıyla gönderen adına taşıyanla sözleşme yapma borcu altındadır.

---

<sup>196</sup> Evans v. Merzario [1976 ] 1. Lloyd's Rep., sh.165-168

<sup>197</sup> HILL ,Freight Forwarders, not 3 ř23

<sup>198</sup> MORINIERE ,sh.272

Kanunun 454.paragrafında ise “spediteur”ün borcuna dahil edimler sayılmaktadır.Buna göre, temel borcu, eşyanın taşınmasıdır. Bu borç taşıma işinin örgütlenmesi üst kavramı ile açıklığa kavuşturulmaktadır. Buna göre “spediteur” gereken taşıma araçlarını tespit edecek, bu araçlara ilişkin taşıyıcıları veya taşıyanları seçecek, seçtiği kişilerle kendi adına ve gönderen hesabına taşıma sözleşmeleri yapacak, gerekiyorsa ardiye ve yükleme-boşaltma işlerine dair sözleşmeler de yapacaktır. Bu edimlerden başka “spediteur” taşıma işinin örgütlenmesi niteliğinde olmayan yan edimler de üstlenmiş olabilir ve tüm edimlerini yerine getirirken gönderenin menfaatlerini gözetmekle ve onun talimatına uymakla yükümlüdür.

“Spediteur” eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır ve kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanı sıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir.(Alman TK. § 458) Ayrıca ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa (Alman TK. § 459) “spediteur”, taşımaya ilişkin olarak taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur. Toplama yük taşınması halinde de benzer bir durum söz konusudur. (Alman TK. § 460) J. Basedow’ a göre NVOCC faaliyetleri de bu kapsamda değerlendirilmelidir<sup>199</sup>.

1998 değişikliğiyle “spediteur”ün zilyetliğinde bulunan malların ziya ve hasarından taşımaya ilgili hükümlere göre sorumlu tutulması kabul edilmiştir. (Alman TK. § 461/1)

Ziya veya hasardan kaynaklanmayan bir zarardan ise “spediteur” kanununun 454.paragrafında kendisine düşen bir yükümlülüğü ihlal etmesi halinde sorumludur.Tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen zarar önlenemeyecek ise “spediteur” sorumluluktan kurtulur. (Alman TK. § 461/2)

## 2. Fransız Hukuku

<sup>199</sup> **BASEDOW, J.:** Der Transportvertrag ,1986 ,no:69 , **MORNIERE**, sh.273’den naklen.

Fransız hukukunda da taşıma alanında benzer faaliyetleri “commission de transport” ve “contrat de transit” olarak adlandırılan sözleşmeler kapsamında görebiliriz.

“Transitaire” olarak adlandırılan aracının faaliyetleri kısaca şöyle ifade edilebilir<sup>200</sup>: “Transitaire”, taşıyandan malları teslim alıp, tekrar gönderilmesini sağlar. Bu faaliyetler “transitaire” in taşımaya dahil olduğu, terminal, sınır noktası veya liman bölgesi dışına çıkmaz. Bunun dışında, tekrar gönderilecek yüklerin depolanması, varma yerlerine göre grupajı, müvekkile en uygun taşıma yöntemi ve taşıma ile ilgili formaliteler konusunda danışmanlık hizmetinin verilmesi, eğer C veya F grubu (incoterms) bir satış gerçekleşirse alıcıya, taşıma aracının yola çıktığının haber verilmesi, gümrük işlemleri, gerekli belgelerin düzenlenip elden geçirilmesi, “transitaire”in diğer faaliyetleri arasındadır.

Tüm bu faaliyetleri gerçekleştirirken “transitaire” vekil sıfatıyla hareket eder. Bu aracı pozisyonu “transitaire”e ticarî açıdan avantajlı ancak bir o kadar da belirsiz bir nitelik sağlamaktadır. Bazen üçüncü kişilerle ilişkilerinde taşıyan veya “comissionnaire de transport” olarak kabul edilir<sup>201</sup>.

Sorumluluk açısından ise vekâlet sözleşmesi hükümleri geçerli olacaktır. Vekil “transitaire” eğer kusuru varsa müvekkilinin talimatlarına uygun hareket etmemekten dolayı sorumlu olacaktır<sup>202</sup>. Ancak seçmede gerekli özeni göstermişse, istihdam ettiği kişilerin kusurundan sorumlu değildir<sup>203</sup>. Taşıyana karşı açılacak davanın

---

<sup>200</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk.**REMOND-GOUILLOUD**,Droit Maritime,Paris 1993, sh.402 vd.

<sup>201</sup> **REMOND-GOUILLOUD**, sh.402.

<sup>202</sup> Rouen 31 Janvier 1985, BT 85, 287, **REMOND-GOUILLOUD**, sh.402

<sup>203</sup> 13 juin 1984, BT 1985, 559 ve 10 Mars 1987, BT 87.532. **REMOND-GOUILLOUD**, sh.402

zamanaşımı konusunda<sup>204</sup>, ticarî işin riskleri konusunda<sup>205</sup>, müvekkilini uyarmadığı için kusurlu sayılmıştır.

“Commissionnaire de transport”, “transitaire”den farklı olarak<sup>206</sup> Fransız Ticaret Kanunu’nun 96 ila 102.m.leri arasında düzenlenmiştir. Sorumluluğu daha ağırdır. Ancak ücreti için bir imtiyazdan faydalanır. Niteliğini daha net görmek için Fransız Mahkemeleri çeşitli kriterleri ileri sürmüştür. Taşımayı tamamen bağımsız olarak organize eden “commissionnaire de transport”, müvekkilinin talimatlarını izlemekle yetinen ise “transitaire”dir. Mahkemelerin “commissionnaire de transport”u belirlemek kullandıkları temel kriterler: Taşımanın türünü ve taşıma araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip bir taşıma organizatörü olması<sup>207</sup>; kendi adına sözleşme yapması<sup>208</sup> ve müvekkili ile arasında taşıma ücreti ve diğer masraflara karşılık kesin bir paranın tayin edilmesi kriterleridir<sup>209</sup>.

“Commissionnaire de transport” nitelendirilmesindeki zorluklar hâla çok fazladır. “Transitaire” gibi “commissionnaire de transport” da kendi kusurundan sorumludur. Ancak aralarında şöyle bir fark vardır: Fransız Ticaret Kanunu taşımayı gerçekleştiren kişilerin fiillerinden “commissionnaire de transport” u sorumlu tutmuştur. Bu ağır sorumluluk yetersiz üçüncü kişilerin seçilmesinin engellenmesi amacını taşımaktadır.<sup>210</sup>

### 3. Belçika Hukuku

Belçika hukukunda benzer faaliyetler “commissionnaire-expediteur”ve “commissionnaire de transport” (vervoercommissionair) tarafından gerçekleştirilir. 25 Ağustos 1891 tarihli kanunda yapılan

<sup>204</sup> Cass.Com. 8 Déc. 1969, BT 1970, 42. **REMOND-GOUILLOUD**, sh.402

<sup>205</sup> Versailles, 20 Avr.1986, BT 86, 609. **REMOND-GOUILLOUD**, sh.402

<sup>206</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **NICOLAS,P.Y.:** Le Transitaire et Le Commissionnaire de Transport , DMF 1978, sh.195-203

<sup>207</sup> Paris 25 Avr.1984, DMF 86.109. **REMOND-GOUILLOUD**, sh.404-405

<sup>208</sup> Aix 22 Fév.1985, DMF 87.426. **REMOND-GOUILLOUD**, sh.404-405

<sup>209</sup> Aix 9 Janv.1985, BT 86, 106. **REMOND-GOUILLOUD**, sh.404-405

<sup>210</sup> **REMOND-GOUILLOUD**, sh.405.

değişikle "commissionnaire de transport" ile "taşıyan" arasındaki ayırım ortadan kaldırılmıştır.<sup>211</sup> Belçika'da yargı kararlarında da "commissionnaire de transport" olarak adlandırılan taşıma aracıları gerçek taşıyanlar olarak nitelendirilmiş ve sıradan komisyoncular olmadıkları ifade edilmiştir.

1967 tarihli kanunda ise "commissionnaire-expediteur" tanımlanmış ve faaliyetleri belirtilmiştir. Buna göre "commissionnaire-expediteur" kendi adına ancak müvekkili hesabına taşımanın gerçekleştirilmesini sağlar<sup>212</sup>. Ayrıca bu taşımayla bağlantılı bir çok işin yapılması veya yaptırılması görevleri arasındadır. Bu kapsamda malların teslim alınması, taşıma için başka bir taşıyana teslim edilmesi, depolama, sigorta ve gümrük hizmetleri onun faaliyetleri olarak sayılabilir.

Belçika Hukuku'nda önceleri bu düzenlemelerin sadece kara taşımaları için uygulanacağı düşünülmüş ve deniz yoluyla yapılan taşımalara uygulanmalarına şüphe ile yaklaşılmış ancak daha sonra içtihatlar yoluyla bu sorun aşılmıştır.<sup>213</sup>

#### 4. İtalyan Hukuku

İtalyan Hukukunda "vettore" (taşıyan) ile "spedizioniere" kavramları birbirinden ayrılmıştır. "Vettore" terimi yerini daha modern ve kapsamlı bir terim olan "trasportista" (taşıyan) terimine bırakmıştır. "Vettore" terimi ile taşımayı gerçekleştiren veya gerçekleşmesini sağlayan girişimci ifade edilirken<sup>214</sup>, "spedizioniere" terimi ile kendi adına müvekkili hesabına taşıma ve taşımaya ilişkin diğer faaliyetleri kapsayan sözleşmeler yapan aracidan bahsedilmektedir.

<sup>211</sup> **RODIÈRE**, Traité Général De Droit Maritime, t.III,Paris 1970, sh.175-177.

<sup>212</sup> **RODIÈRE**, Traité, t.III, sh.176.

<sup>213</sup> CA Bruxelles 6 Avril 1972, JPA sh. 324, **MORINIERE**, sh.274.

<sup>214</sup> C. Civ.İtl . md.1678.

Bu iki kavram dışında İtalyan Hukuku'nda bir de "spedizioniere - vettore" kavramı ile karşılaşılmaktadır. "Spedizioniere - vettore" kavramı "trasportista" (taşıyan) kavramı ile bir tutulmuştur<sup>215</sup>.

İtalyan hukunda "Spedizione" sözleşmesi İtalyan Medeni Kanunu'nun (C.Civ.İtl) 1737-1741.m.leri arasında düzenlenmiştir. "Spedizioniere" vekildir. Fransız hukukundaki "transitaire"e benzer. "Spedizioniere-vettore" ise Fransız hukundaki "commissionaire de transport" la benzerlik gösterir. En önemli farkları ise "spedizioniere-vettore"nin taşımanın ilk bölümünü üzerine almasıdır<sup>216</sup>.

"Trasporto con spedizione" sözkonusu olduğunda birinci taşıyan, taşımanın sadece kendi gerçekleştirdiği bölümünden sorumludur. "Spedizioniere" şahsi ve ispatlanmış kusurları dışında sorumlu değildir. Ancak "spedizioniere-vettore", İtalyan Medeni Kanunu'nun 1741.m.sinde ifade edildiği üzere taşıyan gibi sorumludur<sup>217</sup>.

### C. BAZI LATİN AMERİKA ÜLKELERİ HUKUKLARI

1990'ların başında Bazı Güney Amerika ülkeleri arasında imzalanan serbest ticaret anlaşmaları, uluslararası ticaretin ve deniz taşımacılığının gelişmesine yol açmıştır. Coğrafi şartlar özellikle çok türlü taşımayı ön plana çıkarmıştır. Orta ve Güney Amerika'da, İspanyol koloni yasaları uzun yıllardan beri değişmemiştir. Yaklaşık 100 yıl kadar önce iktibas edilen ticaret kanunlarında Roma-Germen hukuk sistemin etkileri açıkça görülür. Latin Amerika ülkeleri hukuklarında yer alan "mandato", "comision" ve "porteador" gibi kavramlar vekil, komisyoncu ve taşıyan kavramlarına karşılık teşkil eder. Ancak bu ülkelerde komisyon sözleşmesinin bir türü olan taşıma komisyonculuğu sözleşmesinin özel olarak düzenlenmediği unutulmamalıdır. <sup>218</sup>

<sup>215</sup> MORINIERE, sh.275.

<sup>216</sup> RODIÈRE, Traité, t.III, sh.178.

<sup>217</sup> RODIÈRE, , Traité,t.III ,sh.177-178.

<sup>218</sup> JONES,P.: Forwarding Law and Logistics: ALACAT Buenos Aires 16 Mai 1996,sh.6

Ekvator Ticaret Kanunu'nda "taşıma işleri komisyonculuğu" düzenlenmemiştir. Bu durumda "comisionista de transporte" yani taşıma komisyoncusu, komisyon ve taşımaya ilişkin kurallara tabi olacaktır.

Şili'de 1865 tarihli Ticaret Kanunu'nun 236.m.si ile kara, göl ve nehir taşıma komisyoncusu gibi bir çok değişik tip taşıma komisyoncusu hakkında düzenleme getirilmiştir. Ancak düzenlemeler deniz taşımalarına ilişkin faaliyetleri kapsamaz.

Arjantin Hukuku'nda, "comisionista" taşımaya ilişkin zararlardan sorumlu tutulmamıştır. Bu hukuk sisteminde komisyoncu "akdî taşıyan" olarak kabul edilemez. Bu arada Kolombiya'da "taşıma aracıları faaliyetlerine" uygulanmak üzere genel şartların hazırlandığı görülmektedir<sup>219</sup>.

Latin Amerika ülkelerinde taşıma komisyonculuğuna ilişkin bilimsel içtihat da çok az rastlanır. Buna rağmen bazı hukukçular "komisyon" sözleşmesine ilişkin hükümlerin NVOCC'ye ve çok türlü taşıma operatörüne ilişkin bazı faaliyetlere uygulanabileceğini ifade etmektedir. Bu ülkelerin bu konuda özel düzenlemelerin olmaması nedeniyle, hukuki sorunların vekâlet, komisyon ve taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerle çözüleceği ifade edilir<sup>220</sup>.

### III. NVOCC KAVRAMININ TANIMI

NVOCC kavramının Türk Hukuku'nda tanımı yapılmamıştır. Bu kavrama verilecek anlama göre çalışmanın sınırları değişebileceğinden önce bu kavramın tanımına ihtiyaç vardır. NVOCC'yi tanımlamak oldukça zordur. Bunun nedeni NVOCC faaliyetlerinin geniş bir alana yayılmasıdır.

---

<sup>219</sup> JONES, sh.16.

<sup>220</sup> MORINIERE, sh.281.

Geleneksel anlamda NVOCC, gemi işletmeyen taşıyan olarak tanımlanır. Gemi işletenlerle (ör. donatanla) yaptıkları gemide yer tahsisi sözleşmelerinden yararlanarak, kendilerine tahsis edilen bu yerleri, yük ilgililerinin FCL (tam konteyner) veya LCL yükünün (bir çok yükletenin bir konteyneri doldurmayacak küçük miktardaki yükü) taşınması amacıyla kullanır. Bu şekilde gemi işletenler ve yük ilgilileri ile ayrı ayrı yaptıkları sözleşmeler arasındaki navlun farkları da onların kârını oluşturur.

ABD’nde, “Status of Express Companies Truck Line”<sup>221</sup> kararında, NVOCC’nin taşıyan olduğu şu şekilde ifade edilmiştir: “Navlun tarifelerinin oluşturulması ve ilanıyla veya yapılan reklamlar vasıtasıyla karasularında ya da uluslararası sularda, daha önce yaptığı navlun sözleşmelerine dayanarak taşıma taahhüdünde bulunan ve taşıyan olarak sorumluluk altına giren kişiler, taşımanın gerçekleştirildiği geminin maliki veya işleteni olmasalar da deniz taşıyanı olarak kabul edilirler.”<sup>222</sup>

Aşağıda NVOCC tanımlarına ilişkin verilecek ayrıntılı bilgilere geçmeden önce , “NVOCC” kısaltmasına ilişkin açıklama yapmak ve bu kavramın dünya uygulamasında da bu şekilde kabul gördüğünü ifade etmek gerekir.

Günümüzde dünyanın pek çok ülkesinde ve bu arada bir çok Avrupa ülkesinde<sup>223</sup> “NVOCC” kısaltması aynen kabul görerek<sup>224</sup> bu şekilde hem uygulamada hem de çeşitli bilimsel yayınlarda kullanılmaktadır. Zaten deniz taşımacılığı ve buna bağlı olarak deniz hukuku gibi Anglo-Sakson kavramlarının etkili olduğu bir alanda

<sup>221</sup> 6 FMB 245( 1961) docket 815 ; Preliminary Staff Report On NVOCC: FMC Washington 1970 ,sh.17.

<sup>222</sup> Status Of Exspress Companies,Truck Lines And Other Non-Vessel Carrier , 1 SRR, Report No:61-1 (4/21/61) sh.292

<sup>223</sup> İtalya’da NVOCC kısaltmasının aynen kullanıldığına dair bk. [www.nvocc.it/laterale.htm](http://www.nvocc.it/laterale.htm)

<sup>224</sup> **DE WITT**, sh.23.



İngilizce bir kısaltmanın yaygınlaşarak kabul görmesine şaşdırmamak gerekir.

Kıta Avrupası'nda önemli bir örnek teşkil eden Fransa'da bu kavramın nasıl değerlendirildiği ve bu kısaltmaya Fransız hukukçuların nasıl yaklaştığına kısaca değinmek yerinde olacaktır. Bu yaklaşım aynı zamanda Türk Hukuku'nda da bu kavramın nasıl kullanılması gerektiğine dair bir model teşkil edecektir<sup>225</sup>. Fransa'da "NVOCC" kısaltması önceleri deniz taşımacılığına ve hukukuna ilişkin periyodik yayınlarda yer alırken daha sonra bu kısaltma aynen deniz hukukuna ilişkin temel eserlerde<sup>226</sup> de yer almıştır. Fransız hukukçularının bu kavrama karşı ilgilerinin artması IDIT (Institut du Droit International des Transports) tarafından 1 Nisan 1993 tarihinde Le Havre şehrinde düzenlenen "Les NVOCC" başlıklı toplantı sonrası olmuştur. Bu gelişmeler nedeniyle önceleri bu kısaltmaya Fransızca bir karşılık bulma çabasına girilmiş<sup>227</sup> ancak daha sonra NVOCC faaliyetlerini tam olarak ifade edecek Fransızca bir kelime veya kısaltma bulunmasının söz konusu olamayacağı ve doktrinde yapılan birkaç denemenin de başarısız olduğu, tam olarak bu kavramı karşılamadığı ortaya çıkmıştır.<sup>228</sup> Bu çabaların sonuçsuz kalmasının

<sup>225</sup> Türk Hukukunda daha önce bu konuyu temel alan bir çalışma yapılmadığından, NVOCC kısaltmasına ancak konuya dolaylı olarak değinen bilimsel çalışmalarda rastlanılmıştır. Bu çalışmalara örnek olarak: **ÜLGENER, F.** : Çarter Sözleşmeleri I Genel hükümler- Sefer Çarteri Sözleşmeleri, İstanbul 2000,sh.87 ; **KUBİLAY, H.** :Deniz Ulaşımındaki Teknolojik Gelişmelerin Hukuki Alandaki Etkileri, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 95, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi – Türkiye Makine Mühendisleri Odalar Birliği Gemi Mühendisleri Odası, İstanbul 1995,C.I, sh.40

<sup>226</sup>Martine Rèmond-Gouilloud, "Droit Maritime" adlı temel eserinin 1988 tarihli ilk baskısında NVOCC'lerden bahsederek Fransız Hukukunda bu kavramın aynen muhafaza edilerek kullanılmasının da öncülüğünü yapmıştır. **MORINIERE**, sh.15

<sup>227</sup> NVOCC kısaltması için Fransız uygulamasında G.Brajeux tarafından önerilen Fransızca kısaltma ETMNA ( "Exploitant de Transport Maritime Non Armateur" yani donatan olmayan taşıma işletmesi), yine Fransız uygulamasında önerilen bir diğer kısaltma TNE "Transporteur Non Exploitant de Navire" (gemi işletmeyen taşıyan ) kısaltmasıdır. **MORINIERE**, sh.15

<sup>228</sup> **MORINIERE**, sh.15

önemli sebeplerinden biri de bu İngilizce kısaltmanın tüm dünyada uygulaması olan ve kabul gören bir kısaltma olmasıdır.

Fransa uygulamasına ilişkin yaptığımız açıklamalar Türk Hukuku açısından da örnek olacak niteliktedir. Tüm dünyada kabul gören bu kısaltmanın yerine Türkçe “gemi işletmeyen taşıyan veya gemi işleticisi olmayan taşıyan” terimleri tarafımızdan önerilmekle ve çalışmanın başlığında “gemi işletmeyen taşıyan” terimi kullanılmakla birlikte yine de çalışmada İngilizce “Non-Vessel-Operating Common Carrier” kavramının kısaltması olan “NVOCC” teriminin aynen muhafaza edilerek kullanılması esası benimsenmektedir.

NVOCC kısaltmasının bazen doktrinde ve uygulamada “Non-Vessel-Owning Common Carrier<sup>229</sup>” (veya Non-Vessel-Owner) yani “gemi maliki olmayan taşıyan” olarak da kullanıldığını söylemek gerekir. Ancak bu ifadelerinin yerinde olmadığı ve tercih edilmemesi gerektiği kabul edilmelidir. Çünkü “malik olmak” ile “işletmek” farklı kavramlardır ve farklı hukuki sonuçlar doğurur. Bu konuya ilişkin son olarak Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) tarafından kullanılan “NVO-MTO” kısaltmasına da kısaca değinmek gerekir. UNCTAD, çok türlü taşıma operatörü niteliğindeki “Non-Vessel-Operating- Multimodal Transport Operator” terimini ifade etmek için “NVO-MTO” kısaltmasını kullanmaktadır<sup>230</sup>.

## A- DAR KAPSAMLI TANIMLAR

NVOCC kavramına ilişkin ilk tanım 1962 yılında yapılmıştır<sup>231</sup>. Bu tanıma göre: “NVOCC, navlun tarifelerinin oluşturulması, ilanı veya yapılan reklamlar yoluyla iç veya uluslararası deniz taşımalarını taahhüt eden kişileri ifade eder”.<sup>232</sup> Bu tanımda ayrıca NVOCC'nin

<sup>229</sup> Eric Sullivan's Marine Encyclopaedic Dictionary ,Sixth Edition, London- Hong Kong 1999 sh. 319

<sup>230</sup> **MORINIÈRE**, sh.16

<sup>231</sup> 46 CFR Part. 510 (Docket no 973) Federal Register ,24 Şubat 1962

<sup>232</sup> 46 CFR Part. 510. 22(d)

fiili taşıyanla ( gemi işletenle) ilişkisinde yükleten konumunda olduğu ifade edilmektedir.<sup>233</sup>

ABD’nde hukuki bir kavram olarak kanunda düzenlenen NVOCC, Shipping Act 1984 ve bu kanunda değişiklik yapan “Ocean Shipping Reform Act 1998’de aynı şekilde tanımlanmıştır. Buna göre: “NVOCC, taşımanın gerçekleştirildiği gemiyi işletmeyen taşıyandır ve okyanus taşımalarını gerçekleştiren fiili taşıyanla ( gemi işleten) ilişkisinde ise yükleten konumundadır”<sup>234</sup>

Ansiklopedi LAMY’de NVOCC tanımı: “ Uluslararası deniz taşımacılığında kendi gemisine sahip olmayan ancak donatanlarla yaptığı charter sözleşmeleri vasıtasıyla geminin veya geminin bir ambarının kendisine tahsis edilmesine dayanarak yük ilgililerine kendi adına konişmento düzenleyip veren taşıma şirketi” şeklinde yapılmıştır.<sup>235</sup>

Diğer bir tanım ise : “NVOCC yani gemi işletmeyen taşıyan, ABD’lerinde tamamen deniz taşımalarını taahhüt eden taşıyanları ifade ederken, dünyanın diğer bölgelerinde gemi işletmeyen çok türlü (multimodal) taşıma operatörlerini de ifade eder”<sup>236</sup> şeklindedir.

NVOCC’ye ilişkin bir diğer tanım ise şu şekildedir: " NVOCC, gemi işletmeksizin veya gemi maliki olmaksızın üçüncü kişilerin yükünü taşıyabilmek amacıyla, düzenli hatlarda sefer yapan taşıma şirketleriyle sözleşme yapan ve üçüncü kişilere kendi namına taşıma belgeleri düzenleyerek veren şirketleri ifade eder. "<sup>237</sup>

Ralph De Wit tarafından yapılan tanımda ise: “NVOCC, yükletenler ile gemi işletmeleri arasında yer alan ve yüklerin taşınması amacıyla hareket eden bir taşıma aracıdır. Bir çok yük

<sup>233</sup> 46 CFR Part. 510. 22(c)

<sup>234</sup> U.S. Shipping Act 1984 (bölüm 3(17)), 1998 tarihli The Ocean Shipping Reform Act ile değişikliğe uğramıştır (bölüm 3 ( 17) B) , ancak NVOCC tanımı değişmemiştir.

<sup>235</sup> LAMY Transport 1996 t.2 lexique no.1253 p.914

<sup>236</sup> Lexique des Transport Maritimes , Nations Unies New York 1992, sh.389.

<sup>237</sup> Dictionary Of Shipping Terms, Peter Brodie , London-Hong Kong 2003,sh.162.

ilgisinin yükünü tek bir konteynerde birleştirerek,okyanus taşıyanıyla bu yükün taşınması için sözleşme yapar. Fiili taşıyanla ilişkisinde yükleten konumundaki NVOCC, yük ilgilileriyle ilişkisinde ise taşıyan konumundadır”<sup>238</sup> şeklinde ifade edilmiştir.

## **B- GENİŞ KAPSAMLI TANIMLAR**

Geniş kapsamlı tanımlarda, NVOCC'nin taşıyan sıfatı dışında taşımayı organize eden, bu organizasyon kapsamında kara taşıyıcılarıyla müvekkilini temsilen kendi adına müvekkili hesabına ya da müvekkili adına sözleşmeler yapan, organize edilen deniz taşıması öncesinde müvekkili temsilen yüke ilişkin depolama, grupaj, yükleme ve boşaltma sözleşmelerini gerçekleştiren veya müvekkilin talebiyle sigorta sözleşmesi akdeden bir taşıma organizatörü sıfatı da açıklanmaya çalışılmaktadır. Bu nedenle yukarıda verilenlere göre bu tanımların daha kapsamlı olduğu ifade edilebilir. Ancak yine de NVOCC faaliyetlerinin tümünü kapsayan unsurları tek bir tanımda görmek mümkün değildir.

Aşağıda örnek olarak vereceğimiz tanımda NVOCC, “Yükün zıyı veya hasarından ya da gecikmeden sorumlu tutulan taşıyan” olarak nitelendirilmiştir. Yine bu tanımda NVOCC'nin “kendi taşıma belgesini düzenleyerek, gemi işletenler, liman idareleri, lokal kara taşıyıcıları ve taşımayla ilgili diğer kişilerle taşımanın organizasyonu için gerekli anlaşmaları yaparak taşıma organizatörü sıfatını kazanabileceği, gerçekleştirdiği faaliyetlerini tarifelerle belirlenen ücret karşılığı yaptığı” ifade edilmiştir<sup>239</sup>.

## **C- TANIMLA İLGİLİ DEĞERLENDİRME**

---

<sup>238</sup> DE WIT ,sh.23-24.

<sup>239</sup> CALDERWOOD, sh.13.

Yukarıda verilen tanımlar karşısında hangi tanımın benimseneceğini belirlemek önem arzeder. Bu tanımlar değerlendirilirken kullanılan kelimelerin hukuki anlamları da çok iyi belirlenmelidir. Önemli olan bir husus da NVOCC kısaltması ile, bir faaliyetler bütünü mü, bir işletme mi, yoksa bir çeşit taşıma belgesinin kullanımına bağlanan ilişkiler mi ifade edilmektedir? Bu soruya aşağıda yapılan tanımla bir ölçüde cevap verilmiş olacaktır.

Bazı yazarlarca NVOCC tanımı yapılırken ABD’de kanunda yapılan tanım temel alınmıştır<sup>240</sup>. Bunun başlıca nedeni ABD’de NVOCC’ye ilişkin yapılan düzenlemenin halen yürürlükteki tek kanuni düzenleme olmasıdır. Ancak kanundaki bu tanımdan yararlanılırken, Kıta Avrupası ve Anglo-Sakson kavramlarının farklılıkları da göz önüne alınmıştır. Buna örnek olarak Fransız hukukunda yapılan tanımlardan biri gösterilebilir. ” NVOCC , taşımanın gerçekleştirildiği geminin maliki ya da işleteni sıfatını haiz olmadan, kendisini taşıyan olarak tanıttığı üçüncü kişilere ait yükün taşınması amacıyla, yükleten sıfatıyla taşıma işletmeleriyle sözleşmeler yapan, taşıma üstlenicisi” olarak tanımlanmıştır<sup>241</sup>.

NVOCC’nin tanımını yapabilmek için sağlanan hizmetleri en geniş kapsamıyla saydıktan sonra, diğer sözleşmelerden ayırt edilebilmesi için gerekli unsurları da eklemek gerekir.

NVOCC’lerin büyük bölümü kendilerini taşıyan olarak nitelendirirken sadece küçük bir kısmı taşıma komisyoncusu olarak nitelendirmektedir. NVOCC faaliyetlerine ilişkin reklamlarda veya yayınlarda deniz yoluyla yapılan taşımalar ön planda tutulmakta ve bunun yanında taşımaya ilişkin yan hizmetlere de yer verilmektedir. Ayrıca NVOCC’ler tarifelerini, düzenli sefer yapan taşıma şirketlerinin tarifelerine uygun olarak ilan ederler. NVOCC, aslî edim olarak deniz yoluyla eşya taşımayı veya çok türlü taşımayı gerçekleştirmeyi üstlenen bir taşıyan olarak görülmektedir. Bu durumda NVOCC’nin

---

<sup>240</sup> MORINIERE, sh.17.

<sup>241</sup> MORINIERE, sh.17.

hiç bir ihtimalde sadece taşıma organizatörü olduğunu söyleyemeyiz. Aslında NVOCC deniz taşımalarında uzmanlaşmış ve taşımanın diğer alanlarında benzerlerine rastladığımız bir taşıyandır. NVOCC'nin taşımayı organize etmesi ona taşıma işleri komisyoncusu niteliğini de kazandırmaktadır. Ancak onun asıl faaliyetinin yükün deniz yoluyla taşınması olduğu unutulmamalıdır. Tüm bu açıklamalar ışığında:

“NVOCC, üstlendiği işin niteliğine göre; bir ücret karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı veya deniz safhasını da içeren çok türlü taşımayı taahhüt eden bir taşıyan yahut taşımayı organize eden bir taşıma komisyoncusu” olarak tanımlanabilir.

NVOCC tanımları yapılırken ortaya çıkan temel unsurlardan olan, NVOCC'nin taşıma türünü ve araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip bir taşıma organizatörü olması, taraf olduğu sözleşmeleri kendi adına yapması ve işini ücret karşılığı yapması unsurları onun yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin taşıma işleri komisyonculuğu ( taşıma işleri yükleniciliği) olarak nitelendirilmesini sağlar. Bu yüzden bu unsurlar hukuki nitelendirmeye ilişkin bölümde ayrıntılı bir şekilde incelenecektir<sup>242</sup>.

NVOCC tanımları yapılırken ortaya çıkan diğer bazı unsurlar ise: Eşya taşıma , yük ilgililerine karşı yapılan taşıma taahhüdü ve taşımanın ücret karşılığı yapılmasıdır. Bu unsurlar da yapılan sözleşmelerin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine ve NVOCC'nin taşıyan sıfatını kazanmasına yol açacağından bu unsurlara ilişkin açıklama da yine hukuki nitelendirmeye ilgili bölümde yapılacaktır<sup>243</sup>.

---

<sup>242</sup> bk. aş. II. Bölüm II ,A,1

<sup>243</sup> bk. aş. II. Bölüm II ,A,2

## İKİNCİ BÖLÜM

### NVOCC'NİN YAPTIĞI SÖZLEŞMELERİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE BU SÖZLEŞMELERDEN DOĞAN HAK VE BORÇLARI

Kanun tarafından düzenlenen sözleşmeler yanında kanun tarafından öngörülmemiş sözleşmeler de vardır. Roma Hukuku'nda olduğu gibi "numerus clausus" ilkesi geçerli olmadığından hukukumuzda tarafların yapabilecekleri sözleşmeler kanunen önceden tesbit edilmiş tiplere hasredilmiş değildir. Taraflar sözleşme özgürlüğü gereğince kanuna ve adaba aykırı olmamak şartıyla diledikleri tipte ve içerikte bir akit yapabilirler<sup>244</sup>.

Böylece sözleşmeler kanunen düzenlenmiş ve düzenlenmemiş olmak üzere iki büyük grup içinde toplanırlar. Unsurlarının ve bunların bir araya gelme tarzlarının kanunda sarıh olarak tanzim edildiği sözleşmeler, kanunun öngördüğü yani tipik sözleşmeler; buna karşılık unsurlarının tamamının veya bir kısmının yahut bu unsurların bir araya geliş tarzının kanunda düzenlenmemiş olan sözleşmeler ise kanunun öngörmediği sözleşmeler yani adsız, isimsiz sözleşmeler olarak adlandırılır<sup>245</sup>.

NVOCC'nin yaptığı sözleşmeler ile ilgili, yabancı mahkeme kararlarında ve doktrinde yer alan görüşlerin de yardımıyla, inceleme yapılacak ve sözleşmelerin Türk Hukukunda hukuki niteliği konusunda bir sonuca varılmaya çalışılacaktır.

---

<sup>244</sup>TANDOĞAN, H.: Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, C.I/1, Ankara 1985, sh.9.

<sup>245</sup>KUNTALP, E.: Karışık Muhtevalı Akit ,Ankara 1971,sh.10.

## I. NVOCC' NİN GEMİ İŞLETENLERLE YAPTIĞI SÖZLEŞMELER

NVOCC'nin gemi işletenlerle yaptığı iki grup sözleşmenin temel amacı yük ilgilileri ile yapılacak sözleşmelere imkan sağlamaktır. Çalışmanın bütünü açısından NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin incelenmesi asıl olduğundan bu bölümde yapılan inceleme tamamen ileride incelenecek sözleşmelere zemin hazırlama amacını taşımaktadır.

### A-“KONTEYNER İÇİN YER TAHSİSİ” (SLOT CHARTER) SÖZLEŞMESİ

#### 1.Genel Olarak

Uygulamada bu sözleşmeleri tanımlamak için “ slot charter” veya “space charter” terimleri kullanılmaktadır. Ancak çalışmamızda daha yaygın olan “slot charter” terimi tercih edilmekte ve bu sözleşme için Türkçe karşılık olarak “konteyner için yer tahsisi” sözleşmesi ifadesi önerilmektedir.

Konteyner için yer tahsisi sözleşmesinde<sup>246</sup> taraflar “malik” (owner)<sup>247</sup> ve “çarterer”<sup>248</sup> olarak adlandırılmaktadırlar. Ancak çalışmamızda bu terimler yerine sözleşmenin taraflarını ifade etmek için “gemi işleten” ve “NVOCC” (çarterer) terimleri kullanılacak ve Türk hukukunda konteyner için yer tahsisi sözleşmesi kanunda düzenlenmediğinden, BIMCO tarafından 1993 yılında hazırlanan “Slothire” adlı tip sözleşme incelenerek değerlendirilecektir.

“Slothire” tip sözleşmesinde yer alan bazı terimlerin, belli hukukî karşılıkları bulunmasına rağmen, bazen hiç de bu teknik anlamlarıyla bağdaşmayacak surette kullanıldıkları görülmektedir. Soyut kavramların kullanılmasındaki güçlükler, somut nesnelere ilişkin

<sup>246</sup>Dipnotlarda BIMCO tarafından 1993 yılında hazırlanan “SLOTHIRE” adlı tip sözleşmenin hangi satırına atıf yapıldığı tek tek belirtilecektir. Söz konusu tip sözleşme için bk. **RICHARDSON,J.:** Combined Transport Documents, London- Hong Kong 2000 ,sh.351-354

<sup>247</sup> “SLOTHIRE” sözleşmesi satır 2.

<sup>248</sup> “SLOTHIRE” sözleşmesi satır 4.



terimlere başvurularak aşılmaya çalışılırken, özellikle hukukî açıdan karışıklığa yol açan ifadelere yer verilmiştir. Çalışmamızda bu durum değerlendirilerek sözleşmede kullanılan terimlerle gerçekte ne kastedildiği göz önüne alınacaktır.<sup>249</sup>

## **2. Tip Sözleşme Olarak “ Slothire” Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Tarafların Sözleşmeden Doğan Borçları**

“ Slothire” sözleşmesi; “gemi işleten” ile NVOCC (çarterer) arasında yapılan, adı önceden belirlenmiş bir gemi üzerinde, belirli sayıdaki konteyner alanının<sup>250</sup> ( slot), belirli bir süre<sup>251</sup> veya önceden belirlenmiş sayıdaki yolculuk için NVOCC’ ye tahsisini öngören sözleşmedir.

“Slothire” sözleşmesinin ikinci bölümünün başlığında bu sözleşme “standart slot çarter parti” olarak nitelendirilmektedir. Daha açık bir ifadeyle “slot” olarak adlandırılan ve bir konteynerin gemiye yerleştirilebilmesi için gereken alanın tahsisine yönelik yapılan sözleşmenin vücut bulduğu belgeye slot çarter parti denilmektedir . Çarter partide (TKm.1017<sup>252</sup>) çarterer ile çarteri üstlenenin borçları tespit edilir.

TK’nun 1016.m.sinde<sup>253</sup> navlun sözleşmesi çeşitleri “çarter mukavelesi” ve “kırkambar mukavelesi“ olarak belirtilmiştir. Buna göre çarter mukavelesi ile “ taşıyan, navlun karşılığında; geminin tamamını veya bir cüz’ünü yahut muayyen bir yerini çarterere (taşıtana) tahsisi ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder.”

<sup>249</sup> Bu ifadeler örnek olarak « gemi ambarından yer satın alınması, bu yerin satılması » ifadelerinin aslında gemide yer tahsisi anlamına gelmesi gibi.

<sup>250</sup> “SLOTHIRE” sözleşmesi satır 17

<sup>251</sup>“ SLOTHIRE” sözleşmesi satır 31-33

<sup>252</sup>Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda bu husus 1139.m.de düzenlenmiştir. TK m.1017 Alm. TK.’nin 557 . paragrafı ile karşılaştırılarak ve dili güncelleştirilerek Tasarıya alınmıştır.

<sup>253</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda bu husus 1138.m.de düzenlenmiştir. TK m. 1016, Alm. Ticaret Kanunu’nun 556.paragrafı ile karşılaştırılarak ve dili güncelleştirilerek Tasarıya alınmıştır.“Geminin bir cüz’ü” ibaresi yerine, geminin bir ambarı veya başka taşıma bölümünü anlatmak üzere Türk Medenî Kanunu hükümlerine paralel olarak “kısım” sözcüğünün kullanılması tercih edilmiştir.

Kırkambar mukavelesinde ise, “ taşıyan, navlun karşılığında parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder.”

TK’nda verilen tanımlarda, yolculuk çarterinde “geminin tahsisi” unsuruna yer verilerek gemi ile görülebilecek işin ön plana alınması suretiyle eşyanın taşınmasından,<sup>254</sup> kırkambar sözleşmesinde ise “parça mal olan muayyen eşyanın“ taşınmasından sözedilerek aslında bu sözleşmelerin aynı karakterde olmayabileceği gösterilmektedir.<sup>255</sup> Kırkambar sözleşmesinde geminin ne tamamen ne de kısmen tahsisi sözkonusudur. Kırkambar sözleşmesi düzenli posta seferi yapan gemilerin tip sözleşmesidir. Belirli bir tarife uyarınca sefer yapan bu gemiler, binlerce tacirin parça malını taşırlar<sup>256</sup>. “Slothire” sözleşmesinde ise yukarıda açıklandığı gibi “slot” olarak adlandırılan ve bir konteynerin gemiye yerleştirilebilmesi için gereken alanın tahsisi ön plandadır.

<sup>254</sup> Yolculuk çarteri sözleşmesi ile ilgili genel bilgi için bk. **COOKE, J. -YOUNG, T .- TAYLOR, A. -KIMBALL, J. D.-MARTOWSKI, D. - LAMBERT,L.** : Voyage Charter, Second ed., 2001

<sup>255</sup> **ÇAKALIR**, Zaman Çarteri, sh.60-62; aynı yönde bk. **AMASYA**, Donatan sh.35; Fransız Hukuku’ndaki “contrat d’affrètement” ile “contrat de transport” ayırımından hareketle, TK’ndaki düzenlemenin eleştirisi hakkında bk. **TEKİL, F.**: Deniz Hukuku, İstanbul, 2001, sh.214 vd.

<sup>256</sup> Bu durumda her tacir ile ayrı ayrı ve onun arzularına uygun sözleşme yapmaya imkan yoktur. Bu nedenle deniz işletmeleri taşıma şartlarını genel bir surette tespit ve ilan veya konişmentoya dercederler. Bu açıdan kırkambar sözleşmesi “kitlevi” bir sözleşme (Masservertrag)( Contrat de Masse) olarak nitelendirilir. **DREVS, M.**: La Distinction De L’Affrètement Et Du Transport Maritime En Droit Allemand, Lübeck 1979, sh.42. Malın işletmeye ait gemilerden hangisi ile gönderileceği yük sahibini ilgilendirmez . Bk. **ÇAĞA-KENDER** , C.II, sh.16 ve 22 ; Kırkambar sözleşmesi Fransız hukukundaki “contrat d’affrètement” ile “contrat de transport” ayırımında “contrat de transport” ile aynı düzende yer almaktadır. Aynı yöndeki görüş için bk. **DREVS**, sh.51 ,69,91 ; **OKAY,S.**:Deniz Ticareti Hukuku, II.Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma Ve Deniz Ödücü Mukaveleleri , İstanbul 1971, sh.27 , dn.95

Navlun ilişkileri içinde çarter sözleşmeleri ile dar anlamda taşıma sözleşmeleri farklı sözleşme tiplerini ifade ederler.<sup>257</sup> İlk gruba giren sözleşmelerde, geminin tahsisi suretiyle bununla görülecek işler ön plana geçerken, dar anlamda taşıma sözleşmelerinde ise TK m.1061'de ifadesini bulan, taşıma ile birlikte bir bütün teşkil edecek surette yükün "tesellüm ve muhafazası ile birlikte teslimi"<sup>258</sup> önem kazanır.

Çarter sözleşmesinin konusunu teşkil eden gemi, dar anlamda taşıma sözleşmesinin konusu olan yükün yer değişikliğine hizmet eder. Yer değişikliği sadece bu işin görüldüğünü gösterir. Yükün yolculuk süresince gözetim ve muhafazasının "taşıyan" olarak anılan bir şahıs tarafından deruhte edilmesi "taşıma sözleşmesini" oluşturan unsurların, çarter sözleşmelerinde artık sözkonusu olmadığını, bunların bölündüğünü, objektif bir bütün oluşturmadıklarını gösterir.<sup>259</sup>

Çarter ve taşıma sözleşmesi ayırımına kısaca değindikten sonra, "Slothire" sözleşmesinin hukuki niteliğini belirleyebilmek için bu sözleşme ile benzerlik gösteren ve "booking note"<sup>260</sup> adı verilen sözleşmeye de kısaca değinmek gerekir.

"Booking note" , yükleten veya temsilcisi tarafından taşıyanla yapılan ve belirli bir yükün, belirli yer veya limanlar arasında gemide taşınabilmesi için, gereken yerin rezerve edilmesi amacıyla yapılan sözleşmenin şartlarını içeren belgedir.<sup>261</sup> Kırkambar sözleşmelerinde çoğu zaman gemi yüklenecek limana gelmeden yük sahipleri yükleri için gemide yer ayırtmak isterler. Taşıyanlar veya yetkili acenteleri,

<sup>257</sup> Fransız hukukunda yapılan ayırım için bk. **DU PONTAVİCE, E.:** Observations Sur La Distinction Entre Contrat D'Affrètement Et Contrat De Transport De Marchandises Par Mer, ADMA, t.9, 1987, sh.11-39

<sup>258</sup> Bu yönde bk. **ÇAKALIR,** Zaman Çarteri, sh.59, **ÇAKALIR,** Römorkaj, sh.68; **REMOND-GOUILLOUD,** Droit Maritime, sh.342-343.

<sup>259</sup> **ÇAKALIR,** Römorkaj, sh.68; **AMASYA,**Donatan, sh.196

<sup>260</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk **RODİERE, R.-CHAO,A.:** La "Booking Note", DMF 1971, sh.579-586 ; **RODİERE -DU PONTAVİCE** , sh.270;

" Booking Note" İngilizce bir terim olmasına rağmen Türk Hukuku'nda da aynen muhafaza edildiğinden çalışmamızda da bu şekilde kullanılacaktır. Bu konuda bk. **ÇAĞA-KENDER,** C.II ,sh.16 ; sh.51 dn.113 ; sh.84 dn 1

<sup>261</sup> **AYBAY- AYBAY- AYBAY- AYBAY,**Deniz Hukuku, sh.1125; **TEKİL,** sh.511

yük sahiplerinin bu maksatla müracaatı üzerine onlara gemi, yük, yükleme ve boşaltma limanları vs. gibi sözleşmenin esaslı noktalarını belirten ve İngilizce "booking note" veya "berth note" olarak adlandırılan bir ayırma pusulası doldurup verirler. Burada çok kere yük sahibine belirli bir süre içinde opsiyon (vazgeçme) hakkı da tanınır. Opsiyon tanınmamışsa veya tanınıp da süresinde kullanılmamışsa "booking note" sözleşmenin kurulduğunu gösteren bir belge niteliğini almış olur. Bazen brokerler de bir geminin yüke tahsisi hususunda taşıyan hesabına "booking note" düzenleyip durumu taşıyana bildirirler<sup>262</sup>. Uluslararası uygulamada BIMCO tarafından hazırlanan "Conlinebooking" adlı tip sözleşme yaygın olarak kullanılmaktadır<sup>263</sup>.

Fransız mahkemelerinde, bu sözleşmenin hukuki niteliğine ilişkin verilen çeşitli kararlarda bu sözleşmenin şartlarına göre taşıma sözleşmesi (contrat de transport) veya çarter sözleşmesi (contrat d'affrètement) niteliğinde olabileceği belirtilmiştir.<sup>264</sup> Rouen Mahkemesi 14 Mart 1985 tarihli bir kararında,<sup>265</sup> "booking note"un yolculuk çarteri sözleşmesinin aslî unsurlarından olan, yükleme ve boşaltma süreleri, sürastarya ücreti gibi hususları ihtiva etmemesi halinde bu sözleşmenin bir yolculuk çarteri sözleşmesi sayılamayacağı ve taşıma sözleşmesi (contrat de transport) olarak nitelendirilebileceğini ifade etmiştir.

Navlun ilişkileri içinde çarter sözleşmeleri ile taşıma sözleşmelerinin farklı sözleşme tiplerini ifade ettiklerini yukarıda açıklamıştık. Çarter sözleşmelerinde, geminin tahsisi suretiyle bununla görülecek işler ön plana geçmektedir. Yani taşınacak maldan ziyade sözleşmede belirtilen gemi ön plandadır. "Slothire" sözleşmesinin de, gemi işletenler ile NVOCC (çarterer) arasında yapılan, adı önceden belirlenmiş bir gemi üzerinde, belirli sayıdaki konteyner alanının (slot) NVOCC'ye tahsisini öngören sözleşme

<sup>262</sup> OKAY, sh.41.

<sup>263</sup> OLIVIER, sh.346.

<sup>264</sup> MORINIÈRE, sh.33.

<sup>265</sup> ACHARD, R.: C.A. De Rennes, 14 Mart 1985 Tarihli Kararına İlişkin Değerlendirme, ("Conti-Helvetia" gemisi) DMF 1986, sh.153-156.

olduğunu belirlediğimize göre bu sözleşmenin Türk Hukuku'nda TK m.1016 f.1 b.1'de düzenlenen yolculuk çarteri sözleşmesi niteliğinde olduğu ancak geminin belirli bir kısmının veya muayyen bir yerinin tahsisi söz konusu olduğundan bu sözleşmenin kısmi yolculuk çarteri sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiği kanısındayız.

Sözleşmenin Türk hukukunda nasıl nitelendirileceğine ilişkin yapılan açıklamadan sonra kısaca tarafların bu sözleşmeden doğan borçlarına da değinmek gerekecektir.

Sözleşmeye konu geminin denize elverişli halde bulunması gerekmektedir<sup>266</sup>. Geminin rotasının NVOCC'ye açıkça belirtilmiş olması ve muhtemel rota değişikliklerinden de NVOCC'nin haberdar edilmesi gerekir. Çarteri üstlenen (gemi işleten)<sup>267</sup>, konteynerlerin taşınmasında, aktarılmasında ve muhafazasında gerekli özeni gösterme borcu altındadır.<sup>268</sup> Gemideki konteynerlerin istifinde güvenliğinin sağlanması<sup>269</sup> ve soğutma tertibatlı konteynerlerin gözetimi de diğer borçlarındandır.

NVOCC'nin talebi üzerine çarteri üstlenen, teslim alınan konteynerlere ilişkin yüklemeye veya yüklemede düzenlenmemişse boşaltmada bir puvantaj makbuzu düzenler<sup>270</sup>.Yine NVOCC'nin talebi üzerine çarteri üstlenen, konteynerlerin durumu hakkında gerekli bilgiyi verme borcu altındadır.<sup>271</sup>

"Slothire" sözleşmesi, yükte veya konteynerde bir zarar meydana gelmesi halinde çarteri üstlenenin sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere de yer vermektedir.

<sup>266</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 187.

<sup>267</sup> "SLOTHIRE" tip sözleşmesinin kısmi yolculuk çarteri niteliğinde olduğunu belirlediğimize göre bu sözleşmenin tarafları olan gemi işleten için "çarteri üstlenen" ve NVOCC için de "çarterer" sıfatları kullanılması mümkündür.

<sup>268</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 192.

<sup>269</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 112.

<sup>270</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 115.

<sup>271</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 121.

NVOCC'ye ait veya onun tarafından kiralanmış konteynerlerin ziya veya hasara uğraması halinde, çarteri üstlenenin sorumluluğu zayi olan konteynerin piyasa değerini veya hasarlanan konteynerin makul tamir masrafını aşamaz.

Konteynerlerde taşınan yükün hasarlanması veya zayi olması halinde ise sözleşme 1924 Lahey Kuralları<sup>272</sup> ve 1968 Vibsby Kurallarına atıf yapmaktadır<sup>273</sup>. Yüklemenin yapıldığı ülke bunlardan hangisine tarafsız o konvansiyona dair hükümler uygulanacaktır. Bu ihtimaller dışında, Lahey Kuralları'nın 1 ila 8. m.leri uygulanacak ve Lahey Kurallarının m.4 parag.5 hükmüne göre yükün cins ve kıymeti bildirilmemiş ve konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde beher koli veya ünite başına 100 İngiliz sterlini ile sınırlı sorumluluğa ilişkin düzenlemesi burada uygulanacaktır.<sup>274</sup> Lahey ve Visby kuralları konişmentolu taşımalara uygulanabildiğinden "slothire" tip sözleşmesi metninde düzenlenen "slot çarter parti sanki yükün kıymeti bildirilmemiş bir konişmentoymuş gibi<sup>275</sup>" ifadesine yer verilmiş ve farazi bir durum yaratılmıştır.

Çarteri üstlenenin sorumluluğu hesaplanırken, NVOCC ile yük ilgilisi arasında yapılan sözleşmede ifade edilen koli veya parça sayısı dikkate alınacak ve bu rakamlara referans yapılarak, sorumluluğunun miktarı belirlenecektir.<sup>276</sup> Ayrıca tip sözleşmede, mücbir sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumsuzluğa dair şart da yer almaktadır.<sup>277</sup>

<sup>272</sup>Konışmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (International Convention For The Unification Of Certain Rules Of Law Relating To Bills Of Lading ) 25 Ağustos 1924. Türkiye bu anlaşmayı 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla onaylamış ve anlaşma Türkiye hakkında 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ayrıca anlaşmanın temel prensipleri, 29.6.1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ile 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu'ndan aktarma suretiyle iç hukuka alınmıştır.

<sup>273</sup>"SLOTHIRE" sözleşmesi satır 218 -228

<sup>274</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 229-233

<sup>275</sup> "As if this Slot Charter Party were a Bill Of Lading with no declaration of value" "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 222, 227 ve 231

<sup>276</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 234-237

<sup>277</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 281-286

NVOCC'nin "Slothire" sözleşmesinden doğan borçlarını ise gemide tahsis edilen alanın (slot) kullanımından doğan borçlar ile yük ve konteynere ilişkin borçlar olarak iki ana grupta toplayabiliriz.

NVOCC'nin en önemli borcu kendisine tahsis edilen alanlar için çarteri üstlenene ücret ödeme borcudur. Bu borç yolculuğun başında muaccel olmakta (peşin navlun) ve gecikmesi halinde faiz tahakkuk etmektedir.<sup>278</sup> Navlunun herhangi bir şekilde iade edilmesi de mümkün değildir.

Geminin yükleme limanına varmasından en az 24 saat önce NVOCC'nin konteynerleri mutlaka limana getirmesi gerekmektedir.<sup>279</sup> Eğer NVOCC konteynerleri getirmezse, çarteri üstlenen başka konteynerlerin taşınması için bu alanı kullanabilir<sup>280</sup>.

"Slothire" sözleşmesinde gemiye yüklenemeyecek veya ancak çarteri üstlenenin rızasıyla gemiye yüklenebilecek olan yükler de sayılmıştır.<sup>281</sup> Zaten her ihtimalde NVOCC, çarteri üstlenene gerekli belgeleri ve yüke ilişkin önemli bilgileri verme borcu altındadır.<sup>282</sup>

NVOCC kendisine tahsis edilen alanları (slot) alt çarter sözleşmeleri ile başkalarına tahsis edemez.<sup>283</sup> Bu alanları kullanarak yük ilgililerinin yükünü taşır. Gemide taşınacak yükler NVOCC'ye değil yük ilgililerine ait olduğundan, NVOCC, yük ilgililerine aralarındaki sözleşmeyi gösteren bir belge vermektedir. Bu durumda NVOCC'nin yük ilgililerine karşı olan sorumluluğu ile fiili taşıyan konumunda olan gemi işletenin, NVOCC'ye karşı olan sorumluluğu arasında bir paralellik yaratılmalıdır.

"Slothire" sözleşmenin 13.m.si, çarteri üstlenenin sadece NVOCC ile sözleşme ilişkisi içine girdiğini ifade etmektedir. Çarteri

---

<sup>278</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 70

<sup>279</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 131-134

<sup>280</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 26

<sup>281</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 41-61

<sup>282</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 125

<sup>283</sup> "SLOTHIRE" sözleşmesi satır 332

üstlenen ile NVOCC'nin sözleşme ilişkisine girdiği yük ilgilisi arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisi yoktur. Bu düzenleme NVOCC'ye bazı yükümlülükler getirmektedir. Bunlardan en önemlisi NVOCC'nin taşımaya ilişkin yük ilgililerine verdiği taşıma belgelerine "identity of carrier"<sup>284</sup> klozu koyamayacağına ilişkindir. Çünkü bu kloz Anglo-Sakson hukuk sisteminde fiili taşıyanın (yani slothire sözleşmesindeki çarteri üstlenenin) ortaya çıkmasına ve bu kişi ile NVOCC'nin sözleşme ilişkisine girdiği yük ilgilisi arasında hukuki bir bağ kurulmasına neden olur.

Bunun dışında "slothire" sözleşmesi NVOCC'nin kendi düzenlediği taşıma belgesine iki kloz koymasını zorunlu kılmaktadır. Bu klozlar, Lahey ve Visby kurallarının uygulanmasını sağlayacak "Paramount kloz"<sup>285</sup> ile gemi işletenleri, NVOCC'nin yük ilgisine verdiği taşıma senedindeki şartlardan faydalandırarak olan "Himalaya klozudur".<sup>286</sup>

NVOCC'nin, çarteri üstlenene karşı bu sözleşmeden doğan talepleri ise 15 ay içinde zamanaşımına uğrayacaktır.<sup>287</sup>

<sup>284</sup> Bu klozla ilgili bilgi için bk. **ÇAĞA –KENDER**, C.II, sh.69; 70; 148.

<sup>285</sup> Konişmentoya veya çarterpartiye konulan bu hüküm taşıma sözleşmesinin Lahey kurallarına veya Visby kurallarına göre yorumlanacağını ya da sözleşmenin tabi olduğu ülke mahkemeleri tarafından bu kuralların uygulanacağını belirtir. Dictionary of Shipping Terms Peter Brodie, Fourth Ed, London-Hong Kong 2003,sh.176.

<sup>286</sup> Konişmentolara konan ve Himalaya klozu olarak adlandırılan şart, taşıyana bağlı olsun veya olmasın onu temsilen hareket eden veya ona hizmet sözleşmesi ile bağlı olarak çalışan herkesin konişmentodan yararlanmasını sağlar. Sözleşme özgürlüğü prensibini açık bir biçimde yansıtan Himalaya klozu konişmentoda adı geçen kişilerin ihmalden kaynaklanan her türlü sorumluluğunu sınırlandırır veya kaldırır. Bu klozla ilgili bilgi için bk.**KUBİLAY**, Taşıma Terminali, sh.77 vd.; **COSTABEL, A. M.:**The Himalaya Clause Crosses Privy's Far Frontier, JMLC, April 2005, 36 J.Mar.L.&Com.217 ; **SWEENEY,J.C.:**Crossing The Himalayas:Exculpatory Clauses In Global Transport, JMLC, April 2005, 36 J.Mar.L.&Com. 155

<sup>287</sup> SLOTHIRE" sözleşmesi satır 277



## **B- BELİRLİ HACİMDE YER TAHSİSİNİ ÖNGÖREN SÖZLEŞMELER**

### **1.Genel Olarak**

NVOCC ile gemi işletenler arasında akdedilen, NVOCC'nin getirdiği konteynerlerin taşınmasını konu alan ve ikinci grubu oluşturan sözleşmeler ise "Loyalty contract", "Time Volume Rate Contract" veya "Service Contract" olarak adlandırılan sözleşmelerdir<sup>288</sup>.

Bu bölümde öncelikle Shipping Act' de yer alan ve ABD ile ticaret yapan herkese uygulanan sözleşmeler incelenecek daha sonra ise Kıta Avrupası uygulamasından örnek niteliğini taşıyan bir Fransız NVOCC ile donatan topluluğu arasında yapılan anlaşma değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Daha önce "Shipping Act 1984" bölüm 3 (21)' de tanımlanan "service contract", 1 Mayıs 1999 tarihinde yürürlüğe giren " Ocean Shipping Reform Act 1998" de bölüm 3(19) da tanımlanmıştır. Bu tanıma göre "service contract", yükleten ile taşıyan ya da taşıyan birlikleri arasında yapılan bir sözleşmedir. Bu sözleşme ile yükleten belirli bir süre içerisinde belirli miktardaki yükü getirme borcu altına girerken, taşıyan da yükleteni belirli navlun ücretinden ve önceden belirlenmiş daha kaliteli hizmetten (gemide yer tahsis garantisi, belirli sürede taşıma vs.) yararlandırma borcu altına girmektedir. Taraflardan birinin edimini ifa etmemesi halinde uygulanacak cezai şartlar da bu sözleşmelerde düzenlenmiştir.

"Time-Volume Rates" olarak adlandırılan sözleşmeler ise "Ocean Shipping Reform Act 1998" ile değiştirilen "Shipping Act 1984" bölüm 8(b)'de "belirli bir süre içinde getirilen yükün hacmine göre değişen tarife şartları olarak " tanımlanmıştır.

---

<sup>288</sup> MORINIÈRE, sh.37.

"Loyalty Contracts" olarak adlandırılan sözleşmeler "Ocean Shipping Reform Act 1998" ile değiştirilen Shipping Act 1984 bölüm 3(13)'de: " Taşıyan veya taşıyan birlikleri ile yükleten arasında yapılan ve yükletenin yükünün tamamını veya belirli bir bölümünü bu taşıyana taşıması karşılığında düşük navlun ücretinden yararlanacağını ve yükünün taşınması ile ilgili taahhüdünü yerine getirdikten sonra navlun iadesi alacağını düzenleyen sözleşme" olarak tanımlanmıştır.

"Ocean Shipping Reform Act 1998" ile değiştirilen "Shipping Act 1984"de tanımlanan bu sözleşmeler tüm yükletenlere bu arada gemi işletenlerle ilişkisinde yükleten sayılan NVOCC'ye<sup>289</sup> uygulanacaktır. NVOCC bu sözleşmelere yükleten olarak taraf olabileceği gibi yükleten birliklerinin üyesi olarak da taraf olabilir. Yükleten birlikleri, Shipping Act 1984 bölüm 3(22) de "kâr amacı gütmeyen üyelerinin yüklerinin bir araya getirilmesi veya dağıtılmasını sağlayan yükleten grubu" olarak adlandırılmıştır.

Bu sözleşme ya da ticari şartların yazılı olarak yapılması ve Federal Denizcilik Komisyonu'na iletilmesi gerekir. Bu sözleşmelerde ortak olan noktaları üç temel başlıkta toplayabiliriz. a)Belirli bir süre içinde, b)uygulanacak ücret tarifesine göre, c)belirli hacimde yükün taşınması. Bu üç unsura bazen taraflardan birinin edimini ifa etmemesi halinde uygulanacak cezai şart unsuru da eklenmektedir.

Gemi işletenlerin bir bölümü, küçük çaplı NVOCC'lerle ticari ilişkiye girmez. Bu işletmeler, NVOCC'lere belirli bir miktarın altında konteyner getirmemeleri konusunda baskı uygulamaktadır. Ancak çok miktarda konteyner getirirlerse onlara kademeli bir tarifieden yararlanma imkanı verilmektedir. Bu duruma, TAA (Trans Atlantic Agreement)<sup>290</sup> adlı konferans ile sözleşme yapmak isteyen bir NVOCC'nin en az 250 konteyner sağlaması gerekeceği örnek

<sup>289</sup>"Ocean Shipping Reform Act 1998" ile değiştirilen "Shipping Act 1984" bölüm 21(E).

<sup>290</sup> TAA ( Trans Atlantic Agreement) adlı konferans, Avrupa Birliği'nin rekabete ilişkin kurallarına uymadığı gerekçesiyle verilen karar sonrası 1996 yılından itibaren TACA (Trans Atlantic Conference Agreement ) adını almıştır.

verilebilir.<sup>291</sup> Uygulamada rastlanan sözleşmeler genellikle büyük miktarda konteynerleri konu almaktadır. California Shipping Line v. Yangming Marine Transport davasında<sup>292</sup> bu şekilde birçok sözleşmenin yapıldığı görülmüştür. Bu sözleşmelerden iki tanesi aşağıda örnek verilmiştir.<sup>293</sup>

Yangming Şirketi ile Grâce Şirketler Grubu arasında yapılan sözleşme 1 Temmuz 1985 ile 20 Haziran 1986 tarihleri arasında geçerli olacak şekilde yapılmıştır. Bu sözleşmeye göre Yangming, Tayvan ve Hongkong arasındaki taşıma hattıyla, ABD'nin doğusundan batısına uzanan hattı üzerinde, Grâce Şirketler Grubuna özel bir fiyat uygulayacak bunun karşılığında Grâce'de sözleşme süresi içinde 500 ila 1500 konteyneri her bir defada en az 50 konteyner olmak üzere Yangming tarafından taşınması için getirecektir. Sözleşmenin bu şartına uymaması halinde Grâce şirketi konteyner başına 3000 Amerikan Doları ödemek zorundadır.

Yangming Şirketi ile Ford Pointer Trading Şirketi arasında yapılan sözleşme de yukarıdaki taşıma hatlarında bir yıl süre ile yapılmıştır. Bu sözleşmeye göre Ford Pointer'a özel bir fiyat uygulanacak bunun karşılığında o da Yangming tarafından taşınması için en az 1000 konteyner getirecektir. Ford Pointer'ın her bir seferde en az 50 konteyner sağlama borcu vardır. Bu asgari konteyner koşulunun sağlanamaması halinde konteyner başına Ford Pointer 500 Amerikan Doları ödemek zorunda kalacaktır.

"Loyalty contract" veya "time-volume rate contract" olarak adlandırılan sözleşmeler de kademeli tarifeler öngörmekle beraber "service contract" olarak adlandırılan sözleşmelerin daha ayrıntılı,

<sup>291</sup> **CANNA, E.:** Tough Sell (TAA Version 2.0) American Shipper ,June 1992,sh.48

<sup>292</sup> FMC, 19 October 1990, no.88 15 ; 1991 AMC sh. 817.

<sup>293</sup> Diğer örnekler için bk. **VAIL B.:** Secondary Market In Contract Rates ,American Shipper, December 1993 ,sh.9 Panalpina ve Evergrene arasında Kuzey Atlantik hattında yıllık 5000 konteyner için yapılan benzer bir anlaşma ile Kuehne&Nagel ve Polish Ocean Line arasındaki benzer bir anlaşma ve diğer anlaşmalar için bk. **KNEE, R.:** Import Associations Air Their Gripes, American Shipper, March 1993,sh.31.

daha gelişmiş sözleşmeler olduğunu belirtmek gerekir.<sup>294</sup> Bu sözleşmelere dayanarak yapılan bütün taşımalarda gemi işletenler, yükleten sıfatını taşıyan NVOCC'ye bir taşıma belgesi(veya konişmento) vermektedir.

Gemi işletenler, NVOCC ile bu tip sözleşmelerden birini yaparsa Federal Yasa'nın<sup>295</sup> 581. 3 (e) bölümü uyarınca, NVOCC'nin mesleki faaliyetini ABD'ndeki düzenlemelere uygun gerçekleştirmesini sağlamak zorundadır.

Bu bölümde incelenecek bir diğer sözleşme ise Fransız bir NVOCC ile bir donatan konsorsiyumu arasında yapılan sözleşmedir.<sup>296</sup> Bu sözleşmede taraf isimleri ve hangi bölgeler arasında taşıma yapıldığı gibi bilgiler gizli tutulmuş bu isimler yerine bazı kısaltmalar kullanılmıştır.<sup>297</sup>

Sözleşmeye göre NVOCC, donatan konsorsiyumu tarafından sağlanan gemilerde 2000 konteynerlik yer satın almayı<sup>298</sup> taahhüt etmiş ve bu taahhüdünü %5 eksiğiyle veya fazlasıyla gerçekleştireceğini ifade etmiştir. Buna göre NVOCC, 1900 konteynerin altında konteyner getirirse, kullanmadığı haklarının (tahsis edilen yerin) bedelini ödemek zorundadır. Ancak bunun karşılığında NVOCC götürü bir ücret ödemeyi ve bu ücretin benzer miktarda konteyner sağlayan bütün yükletenlerin ödediğinden düşük olmasını garanti altına almıştır. NVOCC bu sözleşmeye dayanarak yük ilgililerini, donatan konsorsiyumunun kendisine sunduğu uygun taşıma ücretlerinden yararlandırmıştır. NVOCC tarafından hazırlanan yük ilgililerinin listesi donatan konferansının onayına sunulmuş ve onun onayıyla bu düşük ücretlerden yararlanmaları sağlanmıştır. Bu sözleşmeden, NVOCC ile sözleşme yapan bir çok küçük ithalatçı

<sup>294</sup> **JAMES, R. P.:** New Australia Shipping Rate Plan Pits Large Shippers Against Small , Traffic World, 22 June 1992 ,sh.39.

<sup>295</sup> 46 CFR 583, **MORINIÈRE**, sh.41.

<sup>296</sup> Sözleşmenin tam metni için bk. **MORINIÈRE**, sh.440.

<sup>297</sup> Bu sözleşme ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. **MORINIÈRE**, sh.41-43.

<sup>298</sup> Bu anlaşmada kullanılan satın alma ifadesinin aslında gemide yer tahsisi olduğu açıktır.

faydalanırken aslında bu bir yıllık sözleşmede indirimli tarifeden yararlanacak taraf NVOCC olarak gözükmektedir. Gerçekleşen her taşıma öncesinde konsorsiyum, NVOCC'ye bir konişmento tanzim edecek ve NVOCC'de yük ilgililerine kendi taşıma belgesini verecektir.

## **2. “Konteyner İçin Yer Tahsisi” (Slot Charter) Sözleşmeleri İle “Belirli Hacimde Yer Tahsisini Öngören” Sözleşmelerin Karşılaştırılması**

Gemi üzerinde belirli hacimde yer tahsisini öngören sözleşmelerde bir hat üzerindeki gemilerde belirli hacimlerin rezerve edilmesi sağlanmaktadır.<sup>299</sup>

Yukarıda incelenen iki sözleşme grubunun büyük benzerlikler taşıdığı görülmektedir. Her iki sözleşme grubunda da NVOCC, gemi işletenlerle yaptığı sözleşme ile belirli sayıda konteyner getirme borcu altına girerken, bu sayıya göre de uygun bir taşıma ücretinden yararlanır. Sözleşmelerin benzerlik göstermesi nedeniyle öncelikle bu iki grup sözleşmenin karşılaştırılması zorunluluğu vardır.

İncelenen sözleşmelerin bir bölümünde “gemi üzerinde yer satın alınması” ifadesine yer verilmiştir<sup>300</sup>. Bu ifadenin hukuken bir değerinin olmadığı açıktır. Zira satım sözleşmesinde satıcı, satılan malı alıcının borçlanmış bulunduğu semen karşılığında alıcıya teslim ve mülkiyeti geçirme borcu altına girer. (BK m.182 f.1) İncelenen sözleşmelerde ise herhangi bir şekilde mülkiyetin geçirilmesi borcundan bahsetmek mümkün değildir.

Yukarıda incelenen iki grup sözleşme arasında temelde dört farklı nokta olduğu söylenebilir.

İlk fark, geminin ferden tayin edilip edilmediğinde ortaya çıkar. Konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde, gemi ferden tayin

<sup>299</sup> **BUHLER, J.C.:**Le statut Juridique des Chargeurs Maritimes en 1993, DMF 1993, sh.323.

<sup>300</sup> **MORINIERE,** sh.44.

edilirken, belirli hacimde yer tahsisini öngören sözleşmelerde geminin ferdileştirilmediği görülmektedir. Bu sözleşmelerde gemi değil limanlar veya taşıma hattı önceden belirlenmiştir<sup>301</sup>.

İkinci fark; konteynerin taşınması için tahsis edilen alanın belirlenmesi ile ilgilidir. Burada da durum aynen geminin ferdileştirilmesinde olduğu gibidir. Konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde, tahsis edilen alan ifadesiyle gerçek anlamda gemi üzerinde bir alanın tahsisi söz konusudur. Oysa diğer grup sözleşmede alan tahsisi ifadesi muğlak bir ifadedir. Çünkü belirli hacimde yer tahsisini öngören sözleşmelerde, belirli bir gemi üzerindeki alandan değil belirli bir süre için belirli sayıdaki alandan bahsedilmektedir.

Üçüncü fark, gemi işletenler tarafından düzenlenen belgelerin niteliğine ve içeriğine ilişkindir. Konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde, gemi işletenler, NVOCC'ye konişmento düzenlemez. Genellikle düzenlenen belge bir yükleme makbuzudur<sup>302</sup>. Oysa belirli hacimde yer tahsisini konu alan sözleşmelerde, gemi işletenler sorumluluğa ilişkin uluslararası konvansiyonlara atıfta bulunan bir konişmento düzenlemektedir<sup>303</sup>.

Son olarak sözleşmenin NVOCC tarafından ifa edilmemesi halinde uygulanacak müeyyideler de her iki grup sözleşmede farklı şekilde düzenlenmiştir. Konteyner için yer tahsisi sözleşmelerinde, NVOCC her bir yolculuk için tahsis edilen alanları kullanmasa dahi bunlar için öngörülen bedeli ödeme mecburiyetindeyken; diğer grup sözleşmede ise bu alanların kullanılıp kullanılmadığı tek tek her bir yolculuk için değil toplu olarak sözleşmenin bitiminde belirlenecek ve buna göre önceden belirlenen cezai şart NVOCC tarafından ödenecektir.

---

<sup>301</sup> **MORINIERE**,sh.44

<sup>302</sup> SLOTHIRE sözleşmesi satır 115

<sup>303</sup> **MORINIERE**, sh.45

### 3. Belirli Hacimde Yer Tahsisini Öngören Sözleşmelerin Hukuki Niteliği

Burada karşı karşıya olduğumuz tek bir navlun sözleşmesinden ziyade bir sözleşmeler topluluğudur. Diğer bir ifade ile kağıt üzerinde kurulmuş taşıma hatlarından bahsedilir.

Bu sözleşmeler Fransız Hukukunda çerçeve sözleşme veya "contrat gigognes" (zigon sözleşmeler) olarak adlandırılabilir. Çerçeve sözleşmeler ticari ilişkilerde müşteri sadakatini sağlamak için sıkça başvurulmuş sözleşmelerdendir.

Türk hukukunda çerçeve sözleşme, "ileride aynı türden birden fazla sözleşme akdetmeye niyetli olan kişilerin, her bir sözleşmenin kuruluşu esnasında ayrıca kararlaştırılmasına gerek olmaksızın, belirli bir takım şartların kısmen veya tamamen bu sözleşmelerde yer almasında şimdiden mutabık kalmaları" şeklinde tanımlanmaktadır<sup>304</sup>. Çerçeve sözleşmenin en önemli vasfı bu sözleşmenin taraflar için ileride münferit sözleşmeler akdetme konusunda yükümlülük doğurmamasıdır. Bu nedenle taraflardan biri diğerinden münferit sözleşmenin kurulmasını talep etme ve münferit sözleşmeyi kurmaktan kaçınması halinde onu sözleşme kurmaya hukuken zorlayamamaktadır.<sup>305</sup> İşte bu nedenle Türk hukukunda, belirli hacimde yer tahsisini öngören sözleşmelerin Fransız Hukuku'nda olduğu gibi çerçeve taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Bu yüzden Türk Hukuku'nda bu tip sözleşmeleri nitelendirebilmek için farklı bir sözleşmeden yani "miktar sözleşmesinden" yararlanmak gerekir.<sup>306</sup>

Anglo-Sakson hukukunda "contract of affreightment", Fransız hukukunda "contrat de tonnage" olarak anılan ve Türk doktrininde

<sup>304</sup> **BARLAS, N.:**Çerçeve Sözleşme Kavramı ve Çerçeve Sözleşmelerin Özellikleri, Prof.Dr.Erdoğan Moroğlu'na 65.Yaş Günü Armağan'ı, İstanbul 1999, sh. 807 -828.

<sup>305</sup> **BARLAS**, sh.814-815.

<sup>306</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk **RODIERE, R.:** Le Contrat Au Tonnage, DMF, 1980, sh.323-327

“miktar sözleşmesi”<sup>307</sup> şeklinde ifade edilen sözleşme uyarınca, charterer-yükleten, donatana tanımlanmış bir ilişki temelinde, belirli bir süre boyunca, kesin bir rotasyona göre, belirlenmiş özelliklere cevap veren bir gemi türüyle kararlaştırılan zaman için öngörülen navlun karşılığında taşınacak bir tonaj teklif eder. Donatan da sözleşmede belirlenen koşullar çerçevesinde taşımayı gerçekleştirmeyi üstlenir.<sup>308</sup>

Uzun süreli bir sözleşme olan miktar sözleşmesi, meyve ya da sebze taşımacılığı veyahut petrol ya da demir cevheri taşınması için yapılmaktadır. Yükleten dayanıksız (çabuk bozulacak) ürünlerin zamanında taşınması için gereken gemi hacminden yararlanırken, donatan da düzenli bir navlun gelirinden emin olmaktadır.

Miktar sözleşmesi Türk hukukunda olduğu gibi Fransız hukukunda da düzenlenmemiş olduğu için sözleşmenin hukuku niteliği tartışmalara yol açmıştır.<sup>309</sup> Fransız hukukunda Rodière, önceleri miktar sözleşmesini yolculuk charteri sözleşmesinin bir türü olarak nitelendirdiği halde<sup>310</sup> daha sonra anılan sözleşmeyi konu alan bir makalesinde, sözleşmenin ancak içerdiği klozlara göre nitelendirilebileceğini ileri sürmüştür<sup>311</sup>. Mahkemeler miktar

<sup>307</sup> ÜLGNER,sh.67.

<sup>308</sup> Sözleşmede bilhassa donatanın taşımayı, kendi gemileri ile mi yoksa charter sözleşmeleri yoluyla temin ettiği ve ferdan tayin edilmiş olan gemilerle mi veyahut gene charter sözleşmeleri ile temin edilecek olmakla birlikte, henüz ferdileştirilmemiş fakat sözleşmede kararlaştırılmış özellikleri karşılayacak niteliklere sahip olacak gemilerle mi gerçekleştireceği hususu belirtilir. **AMASYA**, Donatan, sh.210.

<sup>309</sup> Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bk. **AMASYA**, Donatan, sh.210-220.

<sup>310</sup> **RODIÈRE, R.**: *Traité Général De Droit Maritime*, t. I, Paris 1967, sh.53.

<sup>311</sup> Rodière'e göre, miktar sözleşmesinin her bir olayda ayrı ayrı nitelendirilmesi gerekir. Donatanın yüklendiği edimin niteliği her sözleşmedeki klozlar gözönünde tutularak tayin edilir. Eğer donatan eşyayı tesellüm ediyorsa, bir taşıyan olarak görünecektir. Buna karşılık yükletene gemiyi tahsis etmekle yetiniyorsa, taşımanın sorumluluğunu ona bırakmaktadır. Rodière, tarafların değişik seçimlerini gözönünde bulundurarak üç hipotez ileri sürmüştür. Buna göre ilk ihtimalde donatan, belirli ya da belirlenebilir miktardaki yükü karşı âkidi tarafından gösterilen yerde tesellüm ederek kararlaştırılan yere kadar taşımayı taahhüt eder. Taşıtan ise, donatana karşı ton ya da başka bir hesap birimi üzerinden belirlenen taşıma ücretini ödemeyi üstlenir. Taşıtan ihtiyaç duyduğu vakit yükün taşınması için donatanla temasa geçer. Bu ihtimalde donatan taşıyan sıfatını muhafaza eder, taşımanın yapılacağı geminin ise bir önemi yoktur, gözönünde tutulan sadece yükün kendisidir. Burada



sözleşmesini önceleri taşıma sözleşmesi (contrat de transport) olarak nitelendirerek donatanın sorumluluğunu buna göre tayin etmişler ve donatanı taşıyan sıfatıyla yükün maruz kaldığı zararlardan ötürü sorumlu tutmuşlardır. Mahkemelerin bu yöndeki kararları, uygulamadaki durumla bağdaşmadığından doktrinde eleştirilmiştir<sup>312</sup>. Mahkemeler böylece içtihat değişikliğine giderek, aksi yönde bir nitelendirmeye miktar sözleşmesini yolculuk çarteri sözleşmesinin özel bir türü olarak kabul etmişlerdir. Fransız hukukunda miktar sözleşmesi artık, sözleşme özgürlüğü prensibinin bir uygulamasını teşkil eden ve donatanın üstlendiği rolün sözleşmelere göre değiştiği bir çerçeve sözleşme olarak kabul edilmektedir. Buna göre miktar sözleşmesi tarafların koydukları klozlar tahtında mahkemeler tarafından bir yolculuk çarteri sözleşmesi olarak nitelendirilmiş olsa da, haiz olduğu özellikler itibariyle ne taşıma (contrat de transport) ne de çarter sözleşmeleri (contrat d'affrètement) kategorilerinden birine sokulabilmektedir. Bu bağlamda miktar sözleşmesinin "contrat gigogne"<sup>313</sup> (zigon sözleşme) olduğundan söz edilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nda kavram olarak miktar sözleşmesinden bahsedilmemekte, buna karşılık mürekkep yolculukları konu alan

---

uzmanlaşmış bir hizmet sunan donatana güvenilmektedir. İkinci ihtimalde ise, donatan karşı âkidine, bir limandan bir diğerine, bir ya da birden çok gemi ile, belirli miktarda ya da belirlenebilir miktardaki bir yükün sevki için alan tahsis etmeyi üstlenir. Taraflar arasındaki sözleşmeye bir çarter parti eklenir. Gemideki alanlar ya da gemilerin tamamı yük için rezerve edilir. Burada donatan sadece belirli miktardaki yükü taşımak için gereken sayıda gemiyi tahsis etmeyi taahhüt eder. Bu ihtimalde, Rodière, karmaşık bir nitelendirme yapmakta ve sanayici ya da tacirin belirli bir zaman içinde belirli bir yükü diledikleri varna mahallerine taşımak üzere çarter sözleşmesi yaptıklarını ileri sürmektedir. Üçüncü hipotezde ise, donatan belirli bir ücret karşılığında sanayici ya da tacir tarafından tespit edilecek olan noktalarda eşyanın alınıp naklini taahhüt eder. Donatan bu ihtimalde taşımayı yükletenin emri tahtında gerçekleştirir. Taşıyan sıfatıyla gördüğü rolü muhafaza eder, ancak bu rolü yükletenin talimatlarına uygun olarak gerçekleştirir. **RODIÈRE**, Contrat Au Tonnage, sh.323 vd.

<sup>312</sup> **DU PONTAVİCE**, La Distinction, sh. 28 – 29.

<sup>313</sup> **CORBIER**, sh.258; "contrat gigogne", Türkçede "zigon" olarak anılan ve birbirinin içine geçecek biçimde yapılmış sehpa takımı gibi, içiçe geçmiş sözleşmeler takımı olarak ifade edilebilir. **AMASYA**, Donatan, sh.216

sözleşmelere ilişkin olarak pek az sayıda hüküm bulunmaktadır<sup>314</sup>. Bu sözleşmeler yolculuk çarteri sözleşmesi niteliğindedir<sup>315</sup>.

Mürekkep yolculuk çarterinin klasik çeşitleri arasında ise miktar sözleşmesine en çok benzeyenin, ardı ardına yolculukları konu alan sözleşme olduğu söylenebilir. Bilhassa önemli miktarda bir yükün taşınması söz konusu olduğu hallerde başvuru bu çeşit mürekkep yolculuk çarterinde, birden çok gemiyi konu alan yolculuk çarterleri yapılabildiği gibi, tek bir gemi ile ardı ardına yolculuklar yapılması da, donatanın gemi veya gemilerini programa göre değişik işlerde kullanabilmesi de mümkündür.

Eşit güce sahip iki taraf arasındaki ilişkilerin uzlaşmacı bir yaklaşım içinde düzenlendiği; taraflardan birinin (donatanın) diğerinin bütün üretimini, belirli bir süre içinde birden çok sayıda gemi ile sevk etmeyi üstlendiği; yapılacak yolculukların sayısı ve her yolculukta taşınacak yük miktarı ile yolculukların gerçekleştirileceği geminin başlangıçta kararlaştırılmasının zorunlu olmadığı; hatta her bir yolculuk açısından geminin taşıma kapasitesi ile izlenecek rotanın dahi sözleşmenin akdi sırasında belirtilmesinin gerekmediği miktar sözleşmesinin mürekkep yolculuk çarteri niteliğinde olduğu sonucuna varılabilir<sup>316</sup>.

Türk hukukunda hukuki niteliğini belirlemeye çalıştığımız konteynerler için "belirli hacimde yer tahsisi öngören sözleşmelerin" miktar sözleşmesi olarak nitelendirilebileceğini söyledikten sonra miktar sözleşmesinin de mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiği kanısındayız<sup>317</sup>.

---

<sup>314</sup> TK.m.1040, m.1042 - 1045 ve m.1095

<sup>315</sup> **ÜLGENER**, sh.70

<sup>316</sup> **AMASYA**, Donatan, sh.219; Miktar sözleşmesi doktrinde "geminin zilyetliğini korumaya devam eden taşıyanın belirli bir sonucu taahhüt etmesinden dolayı, yolculuk çarteri niteliğinde bir navlun sözleşmesi" olarak da nitelendirmiştir. **ÜLGENER**, sh.70-71.

<sup>317</sup> Aynı yönde bk. **AMASYA**, Donatan, sh.219.

## II. NVOCC'NİN YÜK İLGİLİLERİ İLE YAPTIĞI SÖZLEŞMELER

NVOCC'nin yaptığı sözleşmeler incelendiğinde onun yük ilgilileri, gemi işletenler, bankalar ve sigorta şirketleri ile sözleşme ilişkine girdiği görülmektedir. Ancak asıl önemli olan NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerdir. Çünkü ancak bu sözleşmelere dayanarak NVOCC'nin hangi sıfatla hareket ettiğinin belirlenmesi mümkün olacaktır. NVOCC'nin, gemi işletenler ile yaptığı sözleşmeler yukarıda bir önceki bölümde ayrıntılı olarak incelenmiştir.<sup>318</sup> Bu bölümde yeri geldikçe bu sözleşmelere değinilecektir.

### A- SÖZLEŞMELERİN HUKUKİ NİTELİĞİ

NVOCC faaliyetlerine ilişkin temel bir liste, taraflar arasındaki sözleşmelerin hukuki niteliğinin belirlenmesinde önemli rol oynayacaktır:

- Deniz yoluyla yapılan taşımanın baştan sona organize edilmesi,
- Deniz yoluyla taşınacak yükün teslim alınması,
- Konişmento veya taşıma belgesinin düzenlenmesi,
- NVOCC'nin yük ilgisinin tek muhatabı olarak ortaya çıkması,
- Operasyonun tamamında sorumluluğun üstlenilmesi,
- Daha önce akdedilen yolculuk çarteri sözleşmelerinden istifade edilmesi.

Yukarıdaki listeden de yararlanarak aşağıda NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin hukuki niteliği belirlenmeye çalışılacaktır.

---

<sup>318</sup> Bk. II. Bölüm,I

## 1. NVOCC' nin Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma İşleri Komisyonculuğu<sup>319</sup> (Taşıma İşleri Yükleniciliği) Sözleşmesi Olarak Nitelendirilmesi

### a-Genel Olarak Taşıma İşleri Komisyonculuğu

Taşıma komisyonculuğu köklerini Akdeniz medeniyetinde bulur. Roma hukukunda “commendare” kavramı vedia, vekâlet gibi bir çok sözleşmeyi bünyesine barındırmaktaydı. XV.yy'dan itibaren hizmetlilerin iş için uzak bölgelere gönderilmeleri yerine buralarda bölgesel temsilcilerin bulundurulması fikri ile bu kavram gelişim gösterdi.<sup>320</sup>

XVII ve XVIII. yy.'da özelliklerini vekâlet ve taşıma sözleşmelerinden alan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ortaya çıkmaya başlamıştır.<sup>321</sup> Bu sözleşme XIX.yy.da vekâlet sözleşmesinden, XX.yy da ise taşıma sözleşmesinden tamamen ayırt edilmiştir.

Fransız Hukuku'nda Josserand'a göre: “Taşıma işleri komisyoncusu, müvekkiline zaman ve para kazandıran onun sıkıntılarını ortadan kaldıran önemli bir aracıdır ve bu aracının mesleki faaliyeti modern ekonominin görev paylaşımı esaslarına da uygundur.”<sup>322</sup>

Georgidas'a göre: "Taşıma işleri komisyoncusu tüm müvekkillerine taşımayı mümkün olan en iyi şartlarda sağlayan bir

<sup>319</sup> “Taşıma işleri komisyonculuğu” deyiminin eskidiği ve modern eğilim ve anlayışa uygun olarak “taşıma işleri örgütleyicisi” ; “taşıma işleri organizatörü” veya Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'ndaki tercih doğrultusunda “taşıma işleri yüklenicisi” deyimlerinin kullanılması gerektiği konusunda bk. **ÜNAN, S.:**Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki Eşya Taşımacısına, Taşımacı Acentesine, Taşıma İşleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya İlişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler, Doç. Dr. Mehmet Somer'in Anısına Armağan, İstanbul 2006 ,sh.385, dn.2.

<sup>320</sup> **PEYREFITTE, L.:** Le Commissionnaire De Transport Et Les Autres Auxillaires De Transport En Droit Français, D. Ch.1988, sh.213

<sup>321</sup> **NASSOVITCH, S.:** La Commission De Transport En Droit International, These de Doctorat, Paris 1982 ,sh.10.

<sup>322</sup> **JOSSERAND, L. :** Les Transport ,Thaller ,1926 ,sh.52

aracıdır.”<sup>323</sup> A. Chao ise daha hukuki bir tanımı tercih etmiştir. Ona göre: “Taşıma işleri komisyoncusu taşımayı baştan sona ve her aşamada sorumlu olacak şekilde organize eden kişidir.”<sup>324</sup>

Taşıma işleri komisyoncusuna ilişkin Fransız Hukuku’nda verilen tanımlarda, taşıma aracı niteliğindeki bu kişinin çoğu zaman adeta birden çok başı olan anormal bir varlık olarak (monste à plusieurs têtes) resmedildiği görülmektedir.<sup>325</sup> Bazen taşımayı organize eden bazen de taşımayı gerçekleştiren NVOCC, bu faaliyetlerinin neticesinde hukuken taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilebileceğinin çoğu zaman farkında değildir. Bu durum özellikle Bonassies<sup>326</sup> tarafından bu konuya ilişkin yapılan gözlemlere de uymaktadır.

Türk Hukukunda ise taşıma işleri komisyonculuğu Eski Ticaret Kanunu’nda onuncu faslı teşkil eden komisyonculuktan sonra düzenlenmiştir. TK.’nda taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri ve taşıma senedi kısmının dördüncü ayırımında, 808 ilâ 815.m.leri arasında yer almıştır. Tasnif sırasında yapılan değişikliğe dair Adliye Encümeni mazbatasında bulunmamasına rağmen değişikliğin Prof. Hirş’in görüşlerinden esinlenilerek yapıldığı kabul edilebilir.<sup>327</sup> TK m. 808/I’de taşıma işleri komisyoncusu, ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş kişi olarak tanımlanmıştır.

Hirş’e göre taşıma komisyonculuğu komisyon adını taşımasına ve hakkında komisyona dair hükümlerden bazılarının uygulanmasına

<sup>323</sup> **MORNIERE**, sh.127-128.

<sup>324</sup> **CHAO, A.:**Commissionnaire De Transport, Variations Sur Une Definition" BTL 9 Septembre 1988, sh.472

<sup>325</sup> **MORNIERE** ,sh.128

<sup>326</sup> **BONASSIES, P.:**Le Transport Multimodal Transmaritime, Annales de L'IMTM, 1988 , sh.108

<sup>327</sup> **ARSLANLI, H.:** Kara Ticaret Hukuku Dersleri Umumi Hükümler, 3.Baskı, İstanbul 1960, sh.201.

rağmen taşıma sözleşmesi ile ilgili olup buna daha yakındır<sup>328</sup>. Arslanlı'ya göre ise taşıma komisyoncusunun esas vazifesi müvekkiline ait eşyanın taşınmasını kendi adına temindir. Taşıma işleri komisyoncusu, kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşıtmayı taahhüt eder. Dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı/taşıyan<sup>329</sup> birbirinden tamamen farklı hizmetleri ifa eden kişilerdir. Taşıma İşleri komisyoncusu eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesi için bir taşıyıcı/taşıyan bularak onunla kendi adına müvekkili hesabına taşıma sözleşmesi yapmayı üstlenir. Taşıyıcıdan farklı olarak eşyayı bizzat taşımayı üzerine almaz (TK m. 762). Bu nokta taşıyıcı/ taşıyan ile taşıma işleri komisyoncusu arasındaki farkı ortaya koyar. Taşıma işleri komisyoncusu eşya taşımayı değil, eşya taşıtmayı taahhüt eder<sup>330</sup>.

TK m.808/l'de taşıma işleri komisyoncusu, ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş kişi olarak tanımlanmıştır.Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 917.m.sinde ise taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesi ile yüklenicinin eşya taşıtmayı üstlendiği, gönderenin ise kararlaştırılan ücreti ödeme borcu altına girdiği belirlenmiştir. Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alman Ticaret Kanunu'nun 453.paragrafının birinci ve ikinci fıkraları birleştirilerek yapılan bu düzenleme ile sözleşmenin tanımı tarafların temel edimlerine dayanılarak verilmektedir.

Taşıma işleri komisyoncusunun borcu müvekkiline ait eşyayı taşıyıcı/taşıyan ile gereken taşıma sözleşmesini yaparak taşıtmaktır.

<sup>328</sup> HIRŞ, E.: Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul 1948, sh. 753-754.

<sup>329</sup> TK'nun Taşıma İşleri Komisyonculuğuna ilişkin maddelerinde (m.808-815) kara yoluyla yapılan taşımalar için TK'unda kullanılan "taşıyıcı" ifadesine yer verilmiştir. Deniz yoluyla yapılan taşımalarda ise "taşıyan" terimi kullanılır. NVOCC'nin faaliyetleri deniz yoluyla yapılan taşımalara ilişkin olduğundan çalışmada, kanunda kullanılan "taşıyıcı" teriminin yanında "taşıyan" terimine de yer verilecektir.

<sup>330</sup> ÜLGEN, Uluslararası Taşımacılık, sh.5.

Yargıtay eski tarihli bir kararında<sup>331</sup> taşıma işleri komisyoncusunu eşyayı taşımayı değil, taşıttırmayı taahhüt eden kimse olarak tanımlamıştır. Nasıl ki alelâde komisyon sözleşmesinde komisyoncunun borcu üçüncü bir şahısla alım veya satım sözleşmesini yapmak ise, taşıma komisyoncusunun borcu da üçüncü kişi durumunda olan taşıyıcı/taşıyan ile taşıma sözleşmesini yapmaktır. Bu borcun ifasında taşıma komisyoncusu da kendi adına hareket eder. Müvekkil ile taşıma komisyoncusu arasındaki ilişki komisyon sözleşmesine, komisyoncu ile taşıyıcı/taşıyan arasındaki ilişki ise taşıma sözleşmesine tâbidir.

Taşıyıcı/taşıyan ise, taşıma işleri komisyoncusu ile yaptığı sözleşme uyarınca eşyayı taşımakla yükümlü olur. Ancak bazı durumlarda farklı nitelikteki bu iki hizmet, tek kişi tarafında da yerine getirilebilir. Mesela taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini gerçekleştirmeyi de üstlenebilir<sup>332</sup>.

Komisyoncunun, hangi hallerde taşıyıcı/taşıyan sayılacağı<sup>333</sup> TK m.814/I ve II'de gösterilmiştir.<sup>334</sup> TK m. 814 f. I'de yer alan hükme göre komisyoncu, aksine bir sözleşme olmadığı sürece eşyayı kendi

<sup>331</sup> Yargıtay TD.19.12.1946 E.3482/K.2868, İBD.1948/22.253 vd. **ERİŞ G.:** Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996, sh.724.

<sup>332</sup> Komisyoncunun taşıma işini de gerçekleştireceğini müvekkiline bildirmesi gerekir. Ancak böyle bir bildirimde bulunmamış olsa dahi TK 808/II'deki yollama sayesinde uygulanacak olan BK. 428 uyarınca taşıma işinin icra edildiğini taşıyıcının kimliğini açıklamaksızın müvekkiline duyuran komisyoncu da, taşıyıcı sayılır.**ARKAN, S.:**Ticarî İşletme Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2001, sh.219, dn.2.

<sup>333</sup> Taşıma işini de gerçekleştiren komisyoncunun, hem komisyoncu hem taşıyan sayılacağı genellikle kabul edilir. **ARKAN, S.:**Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XXXVII, 1980,s.1-4, sh.313-326

<sup>334</sup> Komisyoncunun taşıyıcı sayılacağı hallerle ilgili Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlara; YTD 8.10.1970 gün 1970/1618 E. 3541 K.sayıli kararını, **DOĞANAY, İ.:**Türk Ticaret Kanunu Şerhi,C.II,Ankara 2004, sh. 2386, dn.2 ; komisyoncunun taşıyıcı gibi sorumlu olacağına dair Yarg.11.HD.9.12.1985 gün E.7120, K.6811 sayılı kararlarını örnek gösterebiliriz. **DOĞANAY,** sh.2392,dn.15.

taşıyabileceği gibi, kendi yerine geçen taşıyıcılara da taşıtabilir ve bu yolla taşıyıcı sıfatını kazanır. Ancak komisyoncunun eşyayı bizzat taşıyabilmesi için bu hususun sözleşme ile yasaklanmamış olması gerekir.<sup>335</sup> TK m.814/l gereği taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı gerçekleştirmeye yetkili sayılmasını ve bu yolla taşıyıcı sıfatını kazanmasını, taşıma ücretinin tarifelerle belirlenmiş olmasına ve mutad bir taşıma ücretinin varlığı koşuluna bağlamamıştır. Bu konuda BK m.427/l düzenlemesi ise “borsa fiyatı” veya “cari fiyat” koşulunu öngörmüştür. Komisyoncunun, taşıma işinin kendisi tarafından yerine getirileceğini müvekkiline bildirmesi gerekir.<sup>336</sup> Dolayısıyla TK m.814/l’in son cümlesinde belirtilen hukuki sonucun doğumu, komisyoncu tarafından yapılacak tek taraflı bir irade açıklamasına bağlanmış olmaktadır. Ancak böyle bir açık irade beyanı bulunmasa da, eşyanın bizzat komisyoncu tarafından taşınmış olması, komisyoncunun taşıyıcı/taşıyan sayılmasına yetecektir<sup>337</sup>. Komisyoncu, taşımanın kendisi tarafından yerine getirileceğini bildirdikten sonra taşımayı bizzat gerçekleştirebileceği gibi, taşıma işini kendi ad ve hesabına yapacağı sözleşmelerle başka taşıyıcılara da devredebilir.

Taşıma işini de gerçekleştiren komisyoncunun, aynı zamanda taşıyıcı/taşıyan sayılacağı ve dolayısıyla aynı kişide iki ayrı niteliğin (komisyoncu-taşıyıcı) birleşeceği kabul gören bir husustur.<sup>338</sup> Bu nedenle komisyoncu hem komisyon hem de taşıma ücretini talep edebilir. Komisyoncu ve taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin kanun hükümleri de, bu kişi tarafından gerçekleştirilen faaliyetin ilgili

---

<sup>335</sup> Sözleşme ile yasaklanmamış olsa bile , taşıma bir başka kişi tarafından daha güvenli ve hızlı bir biçimde yapılabilecekse , komisyoncu taşımayı bizzat gerçekleştirmekten kaçınmalıdır; aksine davranış komisyoncunun müvekkilinin çıkarlarını gözetme borcuna aykırı düşer. (TK 809 /l) **ARKAN, S.:**Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982,sh.23

<sup>336</sup> **ARSLANLI**, sh.205

<sup>337</sup> Aynı yönde bk. **ARKAN**, Kara Taşımaları, sh.23.

<sup>338</sup> **ARSLANLI**, sh.205-206 ; **ARKAN**, Kara Taşımaları , sh.24.



bölümlerine ayrı ayrı uygulanabilir.<sup>339</sup> Aynı zamanda TK 814/I'de taşımayı gerçekleştiren komisyoncunun, taşıyıcı sayılacağı hükme bağlandığından komisyoncunun hak ve borçlarının sadece taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre belirlenmesi gerektiği de savunulabilir.<sup>340</sup>

TK m.814 /II'de komisyoncunun taşıyıcı sayılacağı diğer haller gösterilmiştir. Maddenin ilk kısmında, taşıma senedinin ikinci nüshasını veya taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu hallerde çıkarılan ilmühaberi kendi adına imzalayarak, müvekkiline geri veren komisyoncunun da, taşıyıcı sayılacağı hükme bağlanmıştır. Bu hallerde komisyoncu, sadece taşıyıcı tarafından yapılabilecek işlemleri gerçekleştirerek taşıyıcı olmak istediğini müvekkiline duyurmuştur. Dolayısıyla bu işlemleri yapan kişinin artık komisyoncu sıfatı kalmamıştır.<sup>341</sup> Taraflar arasında sadece taşıma sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır. TK 814 /II 'nin son kısmında ise , taşıma ücreti ve diğer masraflara karşılık olmak üzere komisyoncu ile müvekkil arasında kesin bir ücretin kararlaştırıldığı hallerde de, komisyoncunun taşıyıcı sayılacağı belirtilmiştir.

Taşıma işleri komisyoncuna ilişkin TK'daki düzenlemeden bahsederken Türk Ticaret Kanunu tasarısında yer alan hükümler de değerlendirilecek ve tasarının bu alanda getirdiği yeniliklerin de böylece üzerinde durulmuş olacaktır.

### **b-Hukuki Nitelendirmede Rol Alan Unsurlar**

NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmenin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için NVOCC'nin yaptığı sözleşmelerin temel unsurları ile taşıma komisyonculuğu sözleşmesinin temel unsurlarının birbirlerine uygun olması gerekir.

<sup>339</sup> **ARKAN**, Kara Taşımaları, sh.24.

<sup>340</sup> **HİRŞ**, sh. 754; Aksi fikirde **ARSLANLI**, sh. 206.

<sup>341</sup> **ARSLANLI**, sh. 206 ; **ARKAN**, Kara Taşımaları , sh.24

NVOCC kavramı tanımlanırken ortaya çıkan temel unsurlardan bir bölümü; NVOCC'nin taşıma türünü ve araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip bir taşıma organizatörü olması, taraf olduğu sözleşmeleri kendi adına yapması ve işini ücret karşılığı yapmasıdır. Aşağıda sırasıyla bu unsurlar incelenecektir.

#### **aa) NVOCC'nin Taşımanın Türünü Ve Taşıma Araçlarını Serbestçe Seçme İmkanına Sahip Bir Taşıma Organizatörü Olması**

Benabent'e göre, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi kendine yetebilen bağımsız bir sözleşme değildir. Komisyoncunun müvekkili adına üçüncü kişilerle yapacağı diğer sözleşmeleri yapabilmek amacıyla önceden akdettiği bir sözleşmedir<sup>342</sup>. Diğer sözleşmelerin seçiminde, komisyoncunun organizatör niteliği kendini gösterir ve bu nedenle komisyoncu "her işi yapan kişi" veya "taşıma mimarı" olarak nitelendirilir<sup>343</sup>.

Fransız Temyiz Mahkemesi 16 Şubat 1988 tarihli kararında komisyoncunun A noktasından B noktasına yükün taşınmasını sağlamak için serbestçe güzergahı ve taşıyıcıları seçebileceğini ancak bu konuda destek almasının da mümkün olduğunu ifade etmiştir<sup>344</sup>.

Paris İstinaf Mahkemesi 21 Aralık 1981 tarihli kararında komisyoncunun, hangi taşıyanın belirleneceği konusunda, müvekkilinin onayına ihtiyaç duymayacağı ifade edilmiştir.<sup>345</sup> Ancak bu konuda alınacak bir onay da NVOCC'nin komisyoncu olarak nitelendirilmesine engel değildir. Diğer bir mahkeme kararında da müvekkil tarafından verilen genel talimatların nasıl yerine

<sup>342</sup> **BENABENT, A.:** Commissionnaire , Jcl com.1984 , Fasc 360,sh.2.

<sup>343</sup> **TILCHE, M.:** Le Syndrome De L'Homme-orchestre ,BT 1982,sh.47.

<sup>344</sup> Cass.Com 16 Şubat 1988, BT 1988,sh.491 vd.

<sup>345</sup> CA PARIS, 21 Aralık 1981, BT 1982,sh.47.

getirileceğine karar verecek olan bir taşıma işletmesine, komisyoncu sıfatı verilmiştir.<sup>346</sup>

Müvekkilin NVOCC'ye işin nasıl görüleceği hususunda mutlaka talimat vermesi şart değildir. Zaten NVOCC'nin uzman olması ve işle ilgili her konuda yeterli bilgi ve deneyime sahip olması nedeniyle taraflar arasında böyle bir sözleşme kurulmuştur. Bu durumda müvekkilin talimat verebilme olanağı sınırlıdır ve daha ziyade olumsuz yönde, bazı hususların yapılmaması yönünde kendini gösterecektir.<sup>347</sup>

Türk hukukunda da Arkan tarafından bu durum benzer bir şekilde ifade edilmiştir. Buna göre taşıma işleri komisyoncusunun ana yükümlülüğü olan eşyanın yer değiştirilmesini sağlayacak taşıyıcıyı seçmek ve onunla sözleşme yapmak yükümlülüğünü yerine getirmek için komisyoncu, koşullara en uygun taşıtı ve güzergâhı belirlemeli ve bundan sonra taşıma sözleşmesini yapmalıdır. Örneğin, çabuk bozulacak türden eşya soğuk hava donanımına sahip bir taşıtla taşınmalıdır.<sup>348</sup>

Komisyoncu, kural olarak eşyayı en kısa yoldan ve en seri ulaşım aracıyla taşımakla yükümlüdür. Bazı hallerde eşyanın tür ve değeri dikkate alınarak, daha uzun süren fakat daha ucuz olan yolun seçilmesi de gerekebilir.<sup>349</sup> Görüldüğü gibi komisyoncu, taşıma işini organize eden kişidir.<sup>350</sup>

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 918.m.sinde de taşıma işleri yüklenicisinin temel borcu olan eşyanın taşınması, taşıma işinin örgütlenmesi üst kavramı ile açıklanmaktadır. Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alman Ticaret Kanunu'nun 454.paragrafından alınan bu düzenleme ile yüklenici, gönderenin

<sup>346</sup> CA AIX, 10 Mart 1981, DMF 1982, sh.201.

<sup>347</sup> **TANDOĞAN**, Özel Borç,C.II,sh.438.

<sup>348</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme ,sh.220.

<sup>349</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh. 220.

<sup>350</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh. 221.

bildirdiği teslim alma yerinden varma yerine kadar gereken taşıma araçlarını seçecek, taşıma yolunu belirleyecek, seçtiği kişilerle kendi adına ve gönderenin hesabına sözleşmeler yapacak ve gerekiyorsa ardiye, yükleme-boşaltma işlerine dair sözleşmeler de yapacaktır.

NVOCC, faaliyetleri gerçekleştirirken taşıma türünü ve araçlarını serbestçe seçme imkanına sahiptir. Bu durum onun faaliyetlerinin nitelendirilmesinde önem kazanır. NVOCC hizmetlerine ilişkin verilen reklamlarda bu taşıma aracısının, deniz taşımalarının dışında bazı yan hizmetleri sağladığı mesela lojistik hizmeti verdiği, kapıdan kapıya taşımayı sağladığı, taşımaya ilişkin tüm faaliyetleri içeren hizmet paketi sunduğu ifade edilmektedir. Bu durum bize NVOCC'nin taşıma işini organize eden kişi olduğunu göstermektedir.

NVOCC faaliyetlerinin doğumu, iletişim imkanlarının kullanılması ve yüklerin bir araya getirilmesi kadar lojistik tekniğinin ortaya çıkmasıyla da ilgilidir. Önceden gemi işletenlerle yapılan sözleşmeler sayesinde NVOCC, taşımanın daha ucuz yapılmasını sağlamaktadır. Yük ilgililerinin NVOCC'ye başvurmasının asıl sebebi, onun taşımayı organize ederek en uygun navlunu sağlaması ve bunun da ihraç veya ithal edilen malın fiyatına etki etmesidir. Çalışmanın başında verdiğimiz<sup>351</sup> ve NVOCC faaliyetlerini bir arada görmemizi sağlayan örnekte yükün Nantes'dan Brantford'a taşınması sırasında NVOCC, ticari ilişkileri nedeniyle taşımayı daha ucuza maledeceğini düşünerek serbestçe Le Havre-Montreal güzergahını seçmişken başka bir NVOCC bu taşımayı Rotterdam – Halifax güzergahını kullanarak gerçekleştirebilir.

NVOCC faaliyetleri arasında grupaj da önemli bir yer tutmaktadır. Bu şekilde NVOCC konteynerlerin doldurulmasını sağlamaktadır. Ancak sadece eşyanın yükleme öncesi muhafazası ve konteynerlere yerleştirilmesi hizmetlerini ifa eden işletmelerin taşıma komisyoncusu olarak kabul edilmesi düşünülemez.<sup>352</sup> Taşıma

<sup>351</sup> Bk. I. Bölüm, I

<sup>352</sup> CA AIX 4 Temmuz 1986, **MORINIERE**, sh.132.

komisyoncusu niteliğini verebilmemiz için sözkonusu hizmetlerin, yani eşyanın muhafazası ve konteynere doldurulmasının aslî borç olarak değil, taşımanın organizasyonu kapsamında yan borç olarak gerçekleştirilmesi gerekir.

Sonuç olarak NVOCC'nin, taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilebilmesi için gereken şartlardan biri olan, "taşımanın türünü ve taşıma araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip bir taşıma organizatörü olma" şartını sağladığı söylenebilir.

### **bb) NVOCC'nin Kendi Adına Sözleşme Yapması**

Komisyoncu, kendi adına müvekkili hesabına hukukî işlem yapar (BK. m.416/1) . Bu özelliği itibariyle komisyoncu, tacirin dolaylı temsil yetkisine sahip yardımcısıdır. TK m.808/1'de de taşıma işleri komisyoncusu, ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş kişi olarak tanımlanmıştır. Yani taşıma işleri komisyoncusu, kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşıtmayı taahhüt eder. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 917.m.sinde taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesi ile yüklenicinin eşya taşıtmayı üstlendiği, gönderenin ise kararlaştırılan ücreti ödeme borcu altına girdiği belirlenmiştir. Yine aynı tasarının 918.m.sinin 3.fıkrasında ise taşıma işleri yüklenicisinin gerekli sözleşmeleri kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına yapacağı hükmü getirilmiştir. Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alman Ticaret Kanunu'nun 454.paragrafının 3. fıkrasından alınan bu düzenleme ile yetki verilmesi halinde taşıma işleri yüklenicisinin müvekkili namına da sözleşme yapabileceği kabul edilmiştir.

Uygulamada NVOCC taşımanın gerçekleştirilmesini sağlarken taşıma türünü ve araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip olduğundan taşıyan ve diğerleriyle kendi adına sözleşme yapmaktadır. Örneğin deniz taşıyanıyla kendi adına sözleşme yapan NVOCC, gemi işleten tarafından düzenlenen konişmentoda yükleten veya yolculuk çarteri sözleşmesi için düzenlenen çarter partide çarterer olacaktır. Taşıma komisyoncusunun sözleşmeyi kendi adına

yapması Fransız Yüksek Mahkemesi'nin 8 Mart 1983 tarihli bir kararında<sup>353</sup>: "Taşıma belgesinde ismi gözükmeyen aracının taşıma komisyoncusu olarak nitelendirilemeyeceği" şeklinde ifade edilmiştir.

NVOCC 'nin, gemi işletenlerle yaptığı "konteyner için yer tahsisi" ve "belirli hacimde yer tahsisini öngören sözleşmeleri" kendi adına yaptığı görülür. Ancak NVOCC komisyoncu olarak hareket ettiğinde, bu sözleşmeleri yaparak, müvekkili ile arasındaki taşıma komisyonculuğu sözleşmesi gereği müvekkilinin eşyalarının taşınmasını sağlamaya çalışmaktadır<sup>354</sup>. Yani bu durumda müvekkili namına bu sözleşmeleri akdetmektedir. NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşme taşıma komisyonculuğu sözleşmesi olarak nitelendirildiğinde aslında NVOCC bu sözleşmenin kendisine yüklediği temel borcu ifa etmek yani müvekkilinin yükünün taşınmasını sağlamak ve bu operasyonu organize etmek için gemi işletenlerle ve taşıma organizasyonunda rol alan diğerler kişilerle kendi adına müvekkili hesabına sözleşme yapmaktadır<sup>355</sup>.

Sonuç olarak NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin bir kısmının taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için gereken şartlardan birinin daha gerçekleştiği ifade edilebilir.

### **cc)NVOCC'nin İşini Ücret Karşılığı Yapması**

Taşıma işleri komisyonculuğu faaliyeti ücret karşılığında yapılır. (TK m. 810) Ücretsiz yapılan komisyonculuk faaliyetleri hakkında BK'nın vekâlet hükümleri uygulanır.TK m.810'a göre:"Komisyoncunun deruhte ettiği iş kendi namına bir taşıyıcıyı seçerek taşıma mukavelesi yapmaktan ibaret olduğu taraflar arasındaki akitten açıkça anlaşıldığı takdirde eşyayı taşıyıcıya teslim ettikten sonra ücretini istemeye hak kazanır. Diğer hallerde ücretin muaccel oluşu taşıma akdindeki hükümlere tabidir".

<sup>353</sup> Cass. Com 8 Mart 1988, BT 1988 sh.478.

<sup>354</sup> MORINIÈRE,sh.134.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 920.m.sinde ise Alman Ticaret Kanunu'nun 459.paragrafından alınan düzenleme getirilmiştir. TK'nun 810.m.sinde ücretin muacceliyeti konusunda öngörülen seçenekler, tasarının 920.m.si hükmüyle sadeleştirilmiş ve eşyanın taşıyıcı/taşıyana teslimi anında ücretin her ihtimalde muaccel olacağı öngörülmüştür.

Komisyoncunun müvekkili ile arasında taşıma ücreti ve diğer masraflara karşılık kesin bir paranın tayin edildiği hallerde (TK m. 814) komisyoncu taşıyıcı sayılmaktadır. Taşıma işleri yüklenicisine ilişkin, Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 921.m.sinde de benzer bir düzenleme yer almaktadır. Yüklenici ile gönderenin ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırmaları ihtimalinde, taşıma işleri yüklenicisinin taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacağı belirlenmiştir.

NVOCC, her bir hizmet için ayrı fatura düzenleyebilir ya da müvekkilinden, navlun bedeli, taşımayla bağlantılı diğer hizmetlerin ücreti, grupajla bağlantılı hizmetler ve ambalajlama ücretini de içeren tek bir bedel talep edebilir.<sup>356</sup> Yükün varma limanından gönderilene ulaştırılması için ödenecek transfer ücretleri başka bir taşıma aracısına ödenecek olduğundan NVOCC'nin düzenleyeceği faturaya dahil edilmeyecektir.

NVOCC'nin işini ücret karşılığı yapması unsuru tek başına tabi ki onun yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin taşıma komisyonculuğu olarak nitelendirilesinde yeterli değildir. Yine de bu unsurun yukarıda açıklanmaya çalışılan diğer unsurları tamamlayıcı nitelikte olduğu söylenebilir.

---

<sup>355</sup> MORINIÈRE,sh.134.

<sup>356</sup> TK m.814/I gereği taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı gerçekleştirmeye yetkili sayılmasını ve bu yolla taşıyıcı sıfatını kazanmasını ,taşıma ücretinin tarifelerle belirlenmiş olmasına ve mutad bir taşıma ücretinin varlığı koşuluna bağlamamıştır. Bu konuda BK m.427/I düzenlemesi ise "borsa fiyatı" veya "cari fiyat" koşulunu öngörmüştür. **ARKAN**, Kara Taşıma, sh.23

Bu bölümde yapılan inceleme sonunda NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin taşıma işleri komisyonculuğu (taşıma işleri yükleniciliği) sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesinin mümkün olduğu görülmektedir. Ancak bu nitelendirmenin onun yük ilgilileri ile yaptığı tüm sözleşmeleri kapsamayacağı açıktır. NVOCC faaliyetleri bütün olarak incelendiğinde de bu durum ortaya çıkacaktır. NVOCC yük ilgilileri ile yaptığı bazı sözleşmelerde taşıyan olarak ortaya çıkmakta ve deniz yoluyla eşya taşımayı ya da deniz safhasını içeren çok türlü taşımayı taahhüt etmektedir.

### **c- Benzeri İlişkilerle Karşılaştırılması**

#### **aa)Tellâllık Sözleşmesi**

Sözleşme ilişkisine girmek isteyen tarafların birbirlerini bulmaları, ayrı yerlerde faaliyet göstermeleri, aynı dili konuşmamaları gibi çeşitli nedenlerden ötürü güçlük arz edebilir. Bu güçlüğü ortadan kaldırmak, sözleşme yapmak isteyen kişileri bir araya getirmek, sözleşmenin yapılabilmesi için uygun bir ortam hazırlamak üzere tellâl denilen aracılardan faaliyetlerinden yararlanılır.<sup>357</sup>

Tellâllık, hem BK'nda hem de TK'nda düzenlenmiştir.<sup>358</sup> TK m.100 vd. düzenlenen tellâllık, ticari işler tellâllığı olup, aracılık faaliyetlerinin meslek halinde devamlı şekilde yapılmasını öngörür. BK m.404 vd. hükümlerde ise, tellâllık en genel şekliyle düzenlenmiştir ve aracılık faaliyetinin meslek şeklinde icrası

<sup>357</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.171

<sup>358</sup> Tellâllıkla ilgili diğer bir hüküm de, 5590 sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları ve Borsalar Kanunu'nun 53/c maddesinde yer almıştır. Bu hüküm, ticaret borsalarında yapılan alım-satımlarda aracılıkta bulunan borsa simsarlarının, hukukî durumunu düzenlemektedir. Borsa simsarı olabilmek için gereken koşullar hakkında bk. 5590 sayılı Kanunla ilgili Tüzük 21. Borsa simsarlarına ilişkin özel hükümlerin saklı olduğu, TK m.100/III' de gösterilmiştir.

Devamlı ve mutad meslek halinde ivaz karşılığında ödünç para verme işlerine aracılık eden gerçek kişilerin (ikrazatçı) faaliyetleri ise , 545 sayılı KHK ile değişik Ödünç Para Verme İşleri hakkındaki 90 sayılı KHK hükümlerine tabidir (md.3/a ve 1) **ARKAN**, Ticarî İşletme,sh.171, dn.3



aranmamıştır. BK m. 404/ l'e göre tellâl (fr. courtier; ing. broker) “bir ücret mukabilinde bir akdin yapılması imkânını hazırlamaya veya akdin icrasına tavassut etmeye memur edilen” kimsedir. İsv.BK. m. 412' de yeralan bu esas, BK m.404/l'e yanlış geçmiştir.<sup>359</sup> Çünkü orada tellâlın bir ücret karşılığında bir sözleşmenin yapılması imkanını hazırlamaya veya sözleşmenin icrasına aracılık etme ile görevlendirilen kimse olduğu ileri sürülmektedir. Aslında bir anlaşma fırsatı göstermek veya sözleşmenin yapılmasında aracılık etmek anlamına gelen ibareler kullanılması gerekirdi. Çünkü sözleşme hükümlerinin yerine getirilmesi tamamen tellâlın fonksiyonu dışındadır<sup>360</sup>. Aslında tellâl kısaca iki tarafı bir araya getirir. Yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı üzere, tellâllık arızî olarak da yapılabilir. Genel olarak vekâlet hükümleri carîdir. Bu yüzden onun vekâletin bir alt çeşidi olduğu sonucu yazarların çoğunluğu tarafından kabul edilmektedir.<sup>361</sup>

Ticaret işleri tellâlı TK m.100/l'de “tarafardan hiç birine ticarî mümessil, ticarî vekil, satış memuru ve müstahdem yahut acenta gibi bir sıfatla daimî bir suretle bağlı olmaksızın, ücret karşılığında, ticarî işlere aracılık yapmayı meslek edinen kimse“ olarak tanımlanmaktadır. Ticaret işleri tellâlı, tacirin bağımsız bir yardımcısıdır. Bu konumu itibariyle tellâlın ayrı bir işletmesi vardır. Eğer bu işletme, ticari işletme niteliğindeyse tellâl ayrıca tacir sıfatına da sahiptir.<sup>362</sup> Tellâl ile tacir arasındaki ilişki geçici niteliktedir.

<sup>359</sup> Nitekim 17.4.1968 tarihli kararında YHGK, BK m.405'de de yer alan bu yanlış çeviri üzerine dikkati çekerek BK m.405/l'de yer alan “sözleşmenin icrasına” deyiminin sözleşmenin yerine getirilmesi değil yapılması anlamında kullanıldığını açıklamıştır.YHGK 17.4.1968, E.235, K. 257 **MOROĞLU, E.-KENDİGELEN, A.:** Notlu-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat, İstanbul 2004, sh.145-147.

<sup>360</sup> **POROY R.-YASAMAN, H.:** Ticarî İşletme Hukuku, 10.Bası, İst. 2004, sh.252.

<sup>361</sup> **TANDOĞAN,** Özel Borç C.II, sh. 380-381

<sup>362</sup> Ticaret işleri tellâlının yaptığı aracılık faaliyetleri, işletmesinin ticarî işletme niteliği kazanmasını sağlayacak boyutlara ulaşmışsa, tellâl tacir sayılır. Ancak tellâlın tacir niteliğini kazanması için mutlaka ticaret işleri tellâlı olmasına gerek yoktur. Esnafar arasında aracılık yapan bir tellâla ait işletme de ticarî işletme boyutuna ulaşmışsa BK hükümlerine tabi olan bu tellâl da tacir sayılır. **ARKAN,** Ticarî İşletme ,sh.173

Aracılık faaliyeti sadece sözleşme yapmak isteyen tarafları bir araya getirmekten ibaret olabileceği gibi, yerine göre sözleşmenin pazarlık safhasına katılmayı, sözleşme taslağını hazırlamayı da içerebilir. Ancak bu sözleşme tellâla temsil yetkisi vermez. Yani özel yetki verilmedikçe tellâl, kendisini görevlendiren taraf adına sözleşme yapamaz. Tellâl, aracılık faaliyetini iyiniyet kuralları çerçevesinde, basiret ve sadakatle yerine getirmek, müvekkiline ait iş sırlarını saklamakla yükümlüdür. (BK m.404/II ve 390/II) Ticaret işleri tellâllığı meslek şeklinde yapılır<sup>363</sup> ve bu nedenle ücretli olması gerekir.(TK m.100/I) Kural olarak tellâl yapmış olduğu masrafların ödenmesini isteyemez. Ancak sözleşmeye, masrafların müvekkil tarafından ayrıca ödenmesine ilişkin kayıt konabilir.<sup>364</sup>

Tellâllık ile yaptığımız yukarıdaki açıklamalar, taşıma ile ilgili işlerde aracılık yapan ve tellâl olarak nitelendirilebileceğimiz taşıma aracıları için de geçerlidir. Bu aracıya uygulamada simsar ya da broker denilmektedir.<sup>365</sup> Bu aracılara Fransız hukukunda “courtier d’affrètement<sup>366</sup>” veya “courtier de frêt”, İngiliz-ABD hukukunda ise “ship broker” veya “freight broker”<sup>367</sup> örnek olarak verilebilir. Fransız hukukunda “courtier d’affrètement” donatan tarafından yük bulmak için, “courtier de frêt” ise çarterer tarafından gemi sağlanması için

<sup>363</sup> Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, 24.4.1995 tarih, 1995/2294 E., 1995/3725 K. sayılı kararında, bir kimseye ticaret işleri tellâllığı ile ilgili hükümlerin uygulanabilmesi için, bu kişinin ticari işlerle ilgili sözleşmelerde aracılık yapmayı meslek edinmiş olması gerektiğine hükmetmiştir. Karara ilişkin olarak bk. [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr)

<sup>364</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.182.

<sup>365</sup> **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.14.

<sup>366</sup> Konu ile ilgili bk.Cass.com. 20 Ocak 1987 tarihli kararı ,DMF 1988,sh.182, **RIPERT, G. - ROBLLOT,R. par DELEBEQUE, P.-GERMAIN, M.:** Traité De Droit Commercial ,t.2, 16.éd. Paris 2000,sh.705

<sup>367</sup> “Freight broker” in ABD hukukunda yükün zıyayı veya hasarından sorumlu tutulabilmesi, ancak sözleşmede bu sorumluluğu üzerine almışsa, gönderilen için taşıyan gibi hareket ettiği tesbit edilirse veya yükletenin kaybına kusuruyla sebep olmuşsa mümkündür Bunun dışında ABD hukukunda , “freight broker” in “Carmack Amendment” ( 49 U.S.C. 14706)e göre yük ilgililerine karşı sorumluluğu yoktur. **BARRETT, C.:** Broker’s Liability for Loss, Traffic World, Washington, May 24, 1999, sh.2.

görevlendirilir. Fransız hukukunda bu taşıma araçları, her iki taraf için de vekil olarak hareket eder.<sup>368</sup> Görevleri ise anlaşmanın yapılmasını kolaylaştırmaktır<sup>369</sup>.

Tellâllığa ilişkin unsurlar, NVOCC'nin faaliyetleriyle önemli ölçüde farklılık gösterir. Her ne kadar NVOCC gemi ve yük arasında bir köprü konumunda olsa da, onun tellâl gibi tarafları bir araya getirme yükümlülüğü yoktur. NVOCC gelirini taşıma işleri komisyonculuğu faaliyeti ve taşıyan sıfatıyla taşımayı taahhüt etmesinden sağlar. Ancak bunun için tellâl gibi tarafları bir araya getirmez. Çünkü NVOCC kendi adına sözleşme yapmaktadır. Son olarak NVOCC özellikle taşıma taahhüdünde bulunarak sözleşmenin ifasını garanti ederken, tellâl kurulmasına aracılık ettiği sözleşmede tarafların borçlarını ifa etmesini sağlayamaz. Böyle bir yükümlülüğü de yoktur.

### **bb) Acentalık Sözleşmesi**

Acentelik ilk olarak 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir. İsv. BK'na 1949 tarihli özel bir kanunla eklenmiştir. (İsv. BK m.418a- 418v) Acentelik hakkında hükümler getiren bir diğer yabancı kanun da İtalyan Medeni Kanunu'dur.(m.1742-1753)

Avrupa Birliği'nde, acentelik hakkındaki ulusal hukukun yeknesaklaştırılması amacıyla 86/653 sayılı Konsey Yönergesi kabul olunmuştur.

Acentalık, ülkemizde eskiden beri uygulanan bir müessese olduğu halde, pozitif Türk hukukunda ancak İtalyan Medeni Kanunu hükümlerinden yararlanılarak,1956 tarihli TK ile düzenlenebilmiştir.<sup>370</sup>

<sup>368</sup> Com.13 Fevr. 1978, DMF 78,sh. 438 , **REMOND-GOUILLOUD**, Droit Maritime, sh.272.

<sup>369</sup> Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 24.12.1985 Tarihli, 1985/7188 E., 1985/7280 K. sayılı kararında navlun sözleşmesinde tellal (broker)durumunda bulunan ve donatanın acentesi dahi olmayan aracının, emtianın zarara uğraması nedeniyle açılacak davada taraf olarak gösterilemeyeceğini, tellal ile birlikte donatan da hasım olarak gösterilmişse, yalnız donatan hakkında karar tesis edilebileceğini ifade etmiştir.Karara ilişkin bk.www.kazanci.com.tr

<sup>370</sup> Özel bir takım konulara ilişkin acentelik hakkında,TK dışında ayrı düzenlemeler de mevcuttur. Örn. sigorta acenteleri, Sigorta Murakabe Kanunu'nda (m.9); seyahat acenteleri,

(TK m.116-134<sup>371</sup> ) Yapılan bu düzenleme sırasında, İsviçre ve Alman Kanunları da dikkate alınmış ve acentelik, sadece sürekli bir aracılık faaliyeti olarak değil yerine göre tacir adına sözleşme yapma yetkisini de kapsayacak şekilde hükme bağlanmıştır.<sup>372</sup>

TK m.116'da acenta, "ticarî mümessil, ticarî vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belli bir yer veya bölge içinde sürekli şekilde bir ticarî işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimse" olarak tanımlanmıştır.<sup>373</sup> Böylece yasaya göre acentelik aracı acentelik ve sözleşme yapma yetkisini haiz acentelik olarak ikiye ayrılır.<sup>374</sup>

Bu hükümden de anlaşılacağı gibi acentelik ilişkisi, tacir ile onun adına faaliyette bulunacak kişi (acenta) arasında yapılan bir sözleşmeden kaynaklanır. Acentelik sözleşmesinin yapılması, herhangi bir şekilde bağlı değildir.<sup>375 376</sup>

---

Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiştir. Sermaye piyasası araçlarının alım ve satımına aracılık yapan aracı kurum acenteleri ise Sermaye Piyasası Kanunu'nun ilgili tebliğlerinde düzenlenmiştir. **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.185

<sup>371</sup> Ticaret Kanunu Tasarısı'nda acentelik 102-123.m.ler arasında düzenlenmiştir.

<sup>372</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme ,sh.185

<sup>373</sup> İtalyan hukukunda (C. Civ.Itl. m.1742 ) acentalık, sadece bir başka kişi adına sözleşme yapılması hususunda aracılık faaliyeti olarak ele alınmıştır. Oysa Alman hukukunda (HGB m.84/I ) ve İsviçre hukukunda (İsv. BK m.418a ), acentenin, aracılık faaliyetinin yanı sıra, bir başka kişi adına sözleşme yapma yetkisine de sahip olabileceği kabul edilmiştir. **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.185,dn.2

<sup>374</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **İMREGÜN, O.:** Kara Ticareti Hukuku, İstanbul 2005, sh.127-137

<sup>375</sup> Sermaye piyasası araçlarının alım ve satımına aracılık yapan aracı kurum acenteleri ile kurum arasında yapılan sözleşmenin yazılı yapılması zorunludur (Sermaye Piyasası Kurulu'nun "Aracılık Faaliyetleri ve Aracı Kuruluşlara İlişkin Esaslar Tebliği Seri V, no.19 m. 20/III). **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.186,dn.1.

<sup>376</sup> Acenteye tacir adına sözleşme yapma yetkisi de tanınmak isteniyorsa, bu yetkinin yazılı şekilde verilmesi ve belgenin acente tarafından tescil ve ilân ettirilmesi gerekir. (TK m.121)

Acente, tacirin bağımsız yardımcılardanındır. TK.m.116/l uyarınca, acentenin tacire bağımlı bir durumda olmaması gerekir. Bu yönüyle acente kendi adına ayrı bir işletme işletir ve eğer bu işletme, ticarî işletme boyutuna ulaşırsa, acente aynı zamanda tacir sıfatına da sahip olur (TK m.12 f.l bent 12). Müvekkilin, acenteye faaliyet ve çalışma düzeni ile ilgili olarak idarî talimat vermesi söz konusu değildir. Ancak müvekkil, yapılacak sözleşmelerin tür, içerik ve şartları hakkında acenteye talimat verebilir.<sup>377</sup> NVOCC'nin de bağımsız olması acenta ile benzerlik gösterir. Müvekkilin talimatı konusunda ise, müvekkilin NVOCC'ye işin nasıl görüleceği hususunda mutlaka talimat vermesi şart değildir. Zaten NVOCC'nin uzman olması ve işle ilgili her konuda yeterli bilgi ve deneyime sahip olması nedeniyle taraflar arasında böyle bir sözleşme kurulmuştur. Bu durumda müvekkilin talimat verebilme olanağı sınırlıdır.

Acente, bir ticarî işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etme veya bunları tacir<sup>378</sup> adına yapma şeklinde faaliyet gösterir. Her ne kadar TK m.116/l'de acentenin, faaliyetini belirli bir yer veya bölge içinde göstermesinden söz edilmişse de, bu tekel hakkı tarafların anlaşmasıyla kaldırılabilir.(TK m.118) Acente, müvekkili tacirin işletmesini ilgilendiren sözleşmelerin yapılması hususunda sürekli şekilde aracılıkta bulunur. Daha açık bir anlatımla, acente, müvekkili tacirin sözleşme yapacağı kişileri bulur ve bunları tacirle sözleşme ilişkisine girmeye yönlendirir. Kısacası aracılık yapan acente de aynen tellâl gibi çalışır. Ancak acentenin müvekkili ile olan ilişkisi süreklilik arzeder. (TK.116/l) Süreklilik unsuru NVOCC'nin müvekkili ile yaptığı sözleşmelerde görülmez. Bu durum acenta ile NVOCC'yi tamamen birbirinden ayıran en önemli unsurdur.

<sup>377</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.186.

<sup>378</sup> Acente, sözleşmeyi ticarî işletme adına değil, tacir adına yapacağından, TK m.116/l de sözleşmelerin "işletme adına yapılmasından" söz edilmesi isabetli olmamıştır. **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.187,dn.4

Acenteliğin tellâllıktan farklı yönü ise, acentenin tacirin işletmesiyle ilgili sözleşmelerin yapılabilmesi için aracılık faaliyeti göstermekle yükümlü tutulmuş olmasıdır.<sup>379</sup> Acentenin, tacir nam ve hesabına sözleşme yapabilmesi için, acenteye özel yetki verilmiş olması gerekir. Bu şekilde özel yetki verilen acentenin yaptığı sözleşmeler (müvekkil) taciri bağlar. Komisyoncu olan NVOCC ise yaptığı sözleşmeleri kendi adına müvekkil hesabına akdeder. Bu durum da önemli bir fark yaratmaktadır.

Acentenin aracılıkta bulunma veya sözleşme yapma şeklindeki faaliyeti, devamlılık arzeder. Ayrıca acentelikten bahsedebilmek için, başkası adına aracılık veya sözleşme yapan kişinin, bu işi meslek edinmiş olması da gereklidir. Meslek edinme, devamlılık unsurunun doğal bir sonucudur. Tek bir (veya belirli sayıda) sözleşmenin yapılmasına sadece aracılık etmek (sözleşme yapma yetkisi olmadan) üzere görevlendirilen kişi, bu kişinin faaliyeti uzunca bir süre devam etse bile acente değil tellâl statüsündedir<sup>380</sup>.

TK.m.116-134'de yer alan hükümlerin acentelikle ilgili uyumsuzluğu çözmeye yeterli olmadığı hallerde, aracılık yapan acenteye, tellâllık hükümleri (TK.m.100-115); sözleşme yapan acente hakkında ise, komisyon hükümleri (BK.m.416-430) uygulanır.<sup>381</sup>

<sup>379</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.188.

<sup>380</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.190.

<sup>381</sup> Sözleşme yapan acente hakkında, ikinci sırada komisyon hükümlerinin uygulanmasının isabetli olup olmadığının tartışmaya açıktır. Zira acente müvekkili nam ve hesabına sözleşme yapma yetkisine sahiptir. Komisyoncu ise, müvekkili hesabına kendi namına işlem yapar. (BK m. 416/I) Sözleşme yapan acente hakkında tamamlayıcı olarak komisyon hükümlerinin uygulanmasının kabul edilmesi, acente ile komisyoncunun faaliyet düzenlerinin benzerlik göstermesiyle açıklanabilir. Örn. acente ve komisyoncu, kendilerine gönderilen malların taşıma sırasında hasara uğramış olduğunu saptarsa, taşıyıcıya başvurabilmesi için gerekli önlemleri almak, malları muhafaza etmek; bozulma tehlikesi varsa derhal sattırmakla yükümlüdür (TK 125, BK 418). Keza acente gibi komisyoncu da, işler hakkında müvekkile bilgi vermek zorundadır.(TK m.124/I, BK m.417/ I )Her iki yardımcı da alacakları için müvekkillerine karşı hapis hakkına sahiptir. (TK m. 132, BK m.426) **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.190. Ayrıca ücretli vekâletin bir türü olan komisyonculuk hakkındaki hükümlerin, ticarî

Tellâllık ve komisyon hükümlerinde de boşluk var ise, uyuşmazlık vekâlet hakkındaki hükümlere göre (BK.m.386-398) çözümlenir. (TK m.116/ II)

Acentelik, taşıma işlerinde çok görünen bir aracılık hizmetidir. Ancak uygulamada ilişki saptanırken, TK m. 116/I' deki tanım yanında acentelik ile ilgili hükümlerin tatbik sahasını gösteren TK m.117'nin kapsamına giren faaliyetler de gözden uzak tutulmamalıdır. Bununla birlikte taşıma hukukunda bazen diğer yardımcılık hizmet ya da faaliyetleri acentelik olarak ifade edilmektedir.<sup>382</sup> Karayolları Taşıma Kanunu'nda<sup>383</sup>, acentelik yapmak isteyenler için belge alma zorunluluğu öngörülmüş, yetki belgesi almaksızın ya da yetki belgesindeki yazılı şartlara aykırı olarak yurt dışına taşımacılık yapmak gibi, bu işle ilgili acentelik ve komisyonculuk yapmak da yasaklanmıştır<sup>384</sup>.

Aracılıkta bulunduğu ya da yaptığı sözleşmelerle ilgili ihtilaflardan dolayı acente, müvekkili namına dava açabileceği gibi, kendisine karşı da aynı sıfatla dava açılabilir.<sup>385</sup> (TK m.119/III ) Bu hüküm “yabancı müesseseler namına Türkiye’de işlemler yapan umumi vekillerin yabancı bir mahkemenin yetkili olduğunu ileri sürmelerini” önlemek amacıyla öngörülmüştür. Bu hüküm acentenin aktif ve pasif dava ehliyetine sahip olması dışında bir anlam taşımaz.<sup>386</sup>

---

ilişkilere uygulanmasının da uygun düşeceği düşünülmüş olabilir. **HATEMI, H.-SEROZAN, R. –ARPACI, A.:** Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul 1992, sh.466.

<sup>382</sup>Ör. Komisyoncu yerine sevkiyat acentesi denilmesi gibi. **ÜLGEN,** Uluslararası Taşımacılık, sh.14.

<sup>383</sup> 4925 sayılı yasa R.G.19 Temmuz 2003 /25173

<sup>384</sup>Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ÜNAN,** Karayolu, sh. 383-401.

<sup>385</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **DOMANIÇ, H.:** Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.I, sh.314 vd.

<sup>386</sup> Bu nedenle özellikle müvekkili taşıyıcıya izafeten acenteye karşı açılan dava sonucunda alınan mahkeme kararlarının bu sonucusu aleyhine icrası mümkün değildir. Yargıtay 11.HD., 20.12.1982, E.5735, K. 5529, BATİDER, 1984, C. XII, S.2-3, sh.174 vd.; **ÇAĞA, T.:** Acenteler Aleyhine Müvekkillerine İzafeten Açılan Davalarda Sadr Olan İlamların İcrası, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler –Tartışmalar, Ankara 6-7 Ocak

Hava taşımaları açısından da genel olarak taşımacılık işlerinde görülen aracılık faaliyetlerinin söz konusu olacağı açıktır. IATA acenteler açısından yolcu ve kargo acentesi ayırımı vardır.<sup>387</sup>

Acentenin müracaatı üzerine belli formalitelerin yerine getirilmesinden sonra<sup>388</sup> bütün üyeleri temsilen IATA ile acente arasında çerçeve anlaşma imzalanır ve acente, IATA acente belgesi (IATA Apporoved Agent ) alır. Söz konusu yetkiye dayanarak IATA üyesi olan havayolu işletmeleri acenteye tek tek temsil yetkisi verirler. Bir havayolu işletmesinden temsil yetkisi<sup>389</sup> alan acenteler o havayolu işletmesi nam ve hesabına taşıma sözleşmesi yaparlar.<sup>390</sup>

Görülüyor ki, IATA acenteleri kendilerine yetki vermiş olan havayolu işletmelerini temsilen hareket ederler ve belli bir havayolu işletmesiyle IATA acentesi aracılığıyla sözleşme yapmış gönderici<sup>391</sup> bu sözleşmeyi işletmenin (yetkili) temsilcisi ile yapmış olur.

Yukarıda açıklanmaya çalışılan tellâllık ve acentelik sözleşmelerinin NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı ve taşıma komisyonculuğu olarak nitelendirdiğimiz sözleşmelerden farklı olduğu açıkça görülmektedir.

---

1984, Ankara 1984, sh.1 vd. Ayrıca bu konuda bk.**KALPSÜZ, T.:**Müvekkillerine izafeten Acentalara Karşı Dava Açılması ve Takip Yapılması, BATİDER 1983, C.XII, S.1, sh 1-11.

<sup>387</sup> **ÜLGEN, H.:** Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, sh.73, dn.109.

<sup>388</sup> Bu formaliteler : AIP (Agency Investigation Panel ) ve AGB (Agency Board) kararlarıdır. **ÜLGEN,** Hava Taşıma, sh.72.

<sup>389</sup> **ÖZDEMİR, A.:** Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, Ankara 1997, sh.8.

<sup>390</sup> **SÖZER, B.:** Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları, BATİDER, Aralık 1977, C.IX, S.2, sh.384.

<sup>391</sup> Gönderici (yükleyen) hava yoluyla yapılan eşya taşıma sözleşmelerinde söz konusu olur.TSHK ve Varşova Sözleşmesinde tarif edilmiş değildir. Keza TK.nda da bir tanımı yoktur. Gönderici, taşıyıcı ile (hava ) taşıma sözleşmesini kendi adına yapan kimsedir. TSHK 'nda yer alan yükleyen kavramı göndericiye tekabül etmekte olup, deniz hukukundaki yükleyen gibi değildir. **ÜLGEN,** Hava Taşıma, sh. 69.



## 2.NVOCC' nin Yük İlgilileri İle Yaptığı Sözleşmenin Taşıma Sözleşmesi Olarak Nitelendirilmesi

### a-Genel Olarak Taşıma Sözleşmesi

NVOCC'lerin büyük bölümü kendilerini taşıyan olarak nitelendirirken sadece küçük bir kısmı taşıma komisyoncusu olarak nitelendirmektedir. NVOCC faaliyetlerine ilişkin yayınlarda ve reklamlarda deniz yoluyla yapılan taşımalar ve bununla bağlantılı çok türlü (multimodal) taşımalar ön planda tutulmakta ve taşımaya ilişkin yan hizmetlere de yer verilmektedir. Ayrıca NVOCC'ler tarifelerini, düzenli sefer yapan taşıma şirketlerinin tarifelerine uygun olarak ilân ederler.

Bu nedenle NVOCC'nin sadece taşıma komisyoncusu olduğunu söyleyemeyiz. Aslında NVOCC deniz taşımalarında uzmanlaşmış ve taşımanın diğer alanlarında örneğin hava taşımalarında benzerlerine rastladığımız bir taşıyandır. NVOCC'nin taşımayı organize etmesi ona taşıma komisyoncusu niteliğini kazandırmaktadır. Ancak onun asıl faaliyetinin, deniz yoluyla eşya taşıma veya deniz safhasını içeren çok türlü taşıma olduğu unutulmamalıdır. Bu durumda NVOCC taşıyan olarak mı ortaya çıkacaktır? Daha da önemlisi bunun sonuçları nelerdir? İşte tüm bu sorulara cevap vermeden önce taşıyan ve taşıma sözleşmesi üzerinde durmak gerekir.

Genel olarak taşıma sözleşmesi ile ilgili düzenleme TK m. 762 vd.hükümlerinde yer almaktadır.TK aynen İsviçre BK'nda (m.440) olduğu gibi sadece taşıyanın tanımını yapmakla yetinmiştir. Bu maddeye göre taşıyıcı ücret mukabilinde yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimsedir. Doktrinde Atabek<sup>392</sup> , Zeyneloğlu<sup>393</sup> ve Arkan'ın<sup>394</sup> kanunda taşıyıcı/ taşıyanın tanımı ile ilgili bu hükümden yararlanarak ve deniz ticaretindeki navlun mukaveleleri nevilerine

<sup>392</sup> **ATABEK, R.:** Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960,sh.24.

<sup>393</sup> **ZEYNELOĞLU, A.:**Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1993 ,sh.19-20.

<sup>394</sup> **ARKAN,** Kara Taşıma , sh.10.

ilişkin TK m.1016 hükmünü dikkate alarak muhtelif tanımlar verdikleri görülmektedir.

Taşımanın gerçekleştiği ortama göre taşımalar deniz, kara, hava veya demiryolu taşıması adını alırlar.

Deniz yoluyla yapılan taşımalara ilişkin Çağa tarafından verilen tanım şöyledir:” Navlun sözleşmesi bir akittir ki bununla taraflardan biri deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer taraf da bunun karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt eder”.<sup>395</sup> Denizde eşya taşıma sözleşmesinin tarifini veren bir çok kanun ve milletlerarası sözleşme hükmü vardır. Hamburg Kuralları’nın m.1(VI)’ya göre, “taşıyanın navlun karşılığında bir limandan diğer bir limana deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt ettiği tüm sözleşmelere “denizde eşya taşıma sözleşmesi” denir” Yine TK’nun Kırkambar sözleşmesi hakkındaki 1016.m.sinin 2. bendinde “taşıyan navlun karşılığında, parça mal olan muayyen eşyayı denizde taşımayı taahhüt eder ki, buna da kırkambar mukavelesi denir” şeklinde bir tanım verilmiştir.

Anglo-Sakson hukuk sisteminde taşıma sözleşmesi temellerini “bailment “sözleşmesinde bulmaktadır.<sup>396</sup> “Bailment” kavramı, Türk hukukunda vedia sözleşmesine benzetilebilir.

Fransız Hukukunda ise 18 Haziran 1966 tarihli “Navlun Sözleşmeleri ve Deniz Yoluyla Taşıma Hakkında Kanun’da Rodière’in görüşleri doğrultusunda ilk başlık altında “contrat d’affrètement” (çarter sözleşmesi) ikinci başlık altında ise “contrat de transport” (taşıma sözleşmesi) açık bir şekilde birbirinden ayırt edilmeye çalışılmıştır. Bu düzenleme ile Fransız hukukunda taşıma sözleşmesine, navlun sözleşmeleri arasında yer veren, bu arada navlun sözleşmesini “time charter”(zaman çarteri) sözleşmesi dahil

<sup>395</sup> ÇAĞA-KENDER, C.II, sh.1.

<sup>396</sup> GORTON, Common Carrier, sh. 53.

olmak üzere taşıma sözleşmesi olarak nitelermeye çalışan görüş<sup>397</sup> reddedilir<sup>398</sup>.

Geçmişte deniz taşımacılığında geminin bir veya birkaç tacirin yükü için tahsisi yani charter sözleşmeleri ön plandayken daha sonra gemilerin hacminin büyümesi ve ufak mal partileriyle ticaret yapan çok sayıda tacirin ortaya çıkmasıyla kırkambar sözleşmesi ortaya çıkmıştır. Bu gelişmenin devamında ise bu iki sözleşmenin birbirinden yavaş yavaş ayırt edilmeye başlandığı söylenebilir.<sup>399</sup>

Fransız doktrininde Ripert ve Rablot taşıma sözleşmesini: “Teslim alınan yükün ücret karşılığı başka bir yere teslim edilmesini konu alan sözleşme” olarak tanımlamıştır.<sup>400</sup>

Taşıma sözleşmesi başlıklı monografisinde Martine Remond-Gouilloud, Rodière’e atıf yaparak taşıma sözleşmesinin tanımını vermiştir. Buna göre taşıma sözleşmesi: ” Taşıyanın mesleki faaliyeti kapsamında bir kişiyi veya bir eşyayı ücret karşılığı taşımayı taahhüt ettiği sözleşme” olarak tanımlanmıştır.<sup>401</sup>

Çok türlü taşıma ise, 1980 Tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’nda , “çok türlü bir taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyanın çok türlü taşıma operatörü tarafından teslim alındığı yer ülkesinden, gönderilene teslim için kararlaştırılan farklı bir ülkedeki yere en az iki farklı taşıma ortamından taşınması” olarak tanımlanmıştır.<sup>402</sup>

Yukarıda taşıma sözleşmesine ilişkin verilen tanımlardan ve NVOCC’nin tanımı yapılırken ortaya çıkan unsurlar olan : eşya

<sup>397</sup> Bu görüş hakkında bk. **RIPERT, G.:** Droit Maritime, t.II, Paris 1952, sh.245, 254 vd.

<sup>398</sup> **ÇAKALIR,** Römorkaj, sh.89.

<sup>399</sup> **ANYFANDAKIS, S.A.:**L'Identité Du Transporteur Maritime,Thèse De Doctorat, Bordeaux 1975 ,sh.28

<sup>400</sup> **RIPERT – ROBLOT,** sh.714.

<sup>401</sup> **REMOND-GOUILLOUD, M.:**Le Contrat de Transport,Paris 1993,sh.13 .

<sup>402</sup> 1980 Tarihli Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu m. 1/1

taşıma , yük ilgililerine karşı yapılan taşıma taahhüdü ve taşımanın ücret karşılığı yapılması unsurlarından yararlanarak NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin bir bölümünün taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebileceği açıklanmaya çalışılacaktır. NVOCC kısaltmasının da ifade ettiği gibi, o geminin ne maliki ne de işletenidir. Bu özel durum tabi ki NVOCC'nin taşıyan olarak kabul edilmesini engellemeyecektir.

## **b.Hukuki Nitelendirmede Rol Alan Unsurlar**

### **aa- Eşya Taşıma**

Deniz yoluyla yapılan taşıma yükleme limanında başlar (TK m.1020) ve normal olarak varma limanında (TKm.1022) veya boşaltma limanında (TK m.1066) sona erer. Her ikisi de taşıma sözleşmesinde belirtilir. Bununla birlikte varma limanının sözleşmede belirlenmemiş olması da mümkündür. Bu takdirde sonradan tayin edilebilir.

Ancak NVOCC tarafından yapılan taşımalarda limandan limana yapılan taşımalar dışında, yük kapıdan kapıya ( door to door) veya terminalden terminale de taşınmaktadır. NVOCC tarafından taahhüt edilen taşımalarda mutlaka bir deniz safhası varken bunun yanında diğer ortamlarında yapılan taşımalar da söz konusudur. Yani NVOCC, çok türlü taşımaları da taahhüt etmektedir.

Burada deniz taşımaları açısından önem arzeden bir soru üzerinde durmak gerekir. NVOCC tarafından taahhüt edilen deniz yoluyla eşya taşımalarında sözleşmenin ifası gayesiyle yan edim olarak, eşyanın teslim alınmasına ve teslim edilmesine yönelik taşıma işleri, değişik ortamlarda mesela karada hareket eden araçlarla gerçekleştirilmiş olsa bu durumda yapılan taşıma sözleşmesini nasıl nitelendirmemiz gerekecektir?

Soruya verilecek cevabı yan edim ve aslî edim açısından değerlendirecek olursak: Yan edimler bilindiği gibi aslî edimin dışında kalan edimlerdir. Bunlar kanundan doğabileceği gibi sözleşme ile de

kararlaştırılabilirler. En geniş manada ele alındığı zaman yan edim, aslı edimin amacına uygun surette yerine getirilmesini sağlayan edimlerdir.<sup>403</sup> Acaba bir yan edim başka tip bir sözleşmenin aslı edimini teşkil etmesine rağmen, aslı edimin amacını geręekleřtirmeye yaradığında o sözleşmeye ait bir yan edim mi sayılacak? Yoksa karma bir sözleşmenin varlığından mı sözedilir? Kuntalp bir sözleşmede yer alan yan edimlerin başka bir akit tipinin aslı edimini oluşturması halinde o sözleşmeyi karma akit haline getirmeyeceğini kabul etmektedir.<sup>404</sup> Eğer bu edimler aslı edimin amacını geręekleřtirmeye hizmet ediyorsa, bunlar o sözleşmeye ait yan edimler sayılmalıdır. Aslı edim olmasa bu yan edimler de olmayacaktır. Bunlar sözleşmenin maksadına şu veya bu şekilde hizmet ederler.

Bu tip taşımacılıkta taşımada sürat, zamandan tasarruf amaçlanmaktadır. NVOCC çoğu zaman yükü konteynerlerde grupaja tabi tutacak ve istifleyecektir. Burada NVOCC konteyneri temin edip, istif işini de üzerine aldığında, yükün gemiye kadar getirilmesinin aynı zamanda denizde eşya taşıma borcunun ifasına hazırlık teşkil ettiği de kabul edilebilir. Yani bu ihtimalde diğer taşıma safhalarının deniz taşımacılığına bir hazırlık olarak kabul edilmesi ve onun kolaylaştırılmasına yaradığı söylenebilir<sup>405</sup>. Deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdünün aslı edimi oluşturabilmesi için, tarafların karşılıklı iradelerinde yer alması, yani sözleşme muhtevasında aslı edim olarak belirlenmiş olması da gereklidir. Bu nedenle taşıyanın asıl amacının taşıma sözleşmesi yapmak olması yetmez, yükletenin de iradesinin aynı yönde olması gerekir. Böylece deniz taşımasının aslı edimi teşkil etmesi için her şeyden önce diğer edimlerin denk kıymette olmaması da gerekecektir.

<sup>403</sup> Burada sözü edilen geniş manada yan edimler aslı edimin amacına uygun surette yerini getirilmesini sağlayan ve dürüslük kuralından doğan edimlerdir. Bu konuda bk. **KOCAYUSUFPAşAOğLU, N.:**Borçlar Hukuku Dersleri, Birinci Fasikül, 2.B. İstanbul 1985,sh.22.

<sup>404</sup> **KUNTALP**, sh.94-98.

<sup>405</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.63.

Yukarıda ifade edilen soruna, 1980 Tarihli Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda da bir çözüm üretilmiştir. Buna göre, tek bir ortamda taşınmayı konu edinen sözleşmenin ifası gayesiyle, eşyanın teslim alınmasına (pick-up) ve teslim edilmesine (delivery) yönelik taşıma işleri, değişik ortamlarda hareket eden araçlarla gerçekleştirilmiş olsa bile, Konvansiyon hükümlerinin uygulanması dışında tutulmaktadır.(m.I / I) Yani konvansiyon açısından bu tür taşımalar çok türlü taşıma olarak kabul edilmemiştir.

Eşya taşınmasından maksat, taşınması mümkün olan bütün maddi şeylerdir. Yoksa bunların ticari nitelikte olması ya da ekonomik bir değerinin bulunması gerekli değildir.<sup>406</sup>Eşyanın taşıma sözleşmesinin yapıldığı anda mevcut olması gerekmez, ileride imal edilecek malların taşınmasını konu alan bir taşıma sözleşmesi de akdedilebilir.<sup>407</sup> Keza taşınacak eşyanın kimin mülkiyetinde olduğu önemli değildir. Taşıma sözleşmesinin tarafı ya da ilgilisi olan bir kişiye ait olabileceği gibi, sözleşme ilişkisine yabancı bir üçüncü kişinin mülkiyetinde de bulunabilir.

NVOCC genellikle konteyner yükü taşımayı taahhüt etmektedir. Hamburg Kuralları m.1§V'de eşyanın konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elamanına konmuş veya ambalajlanmış olması halinde, gönderen tarafından sağlanmış olmak şartı ile, bu taşıma elemanlarının da eşya kavramına dahil olduğu hükme bağlanmıştır.<sup>408</sup>

NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmeler incelendiğinde, önceden ilan edilen tarifelere uygun olarak konteyner yükününün taşınmasının taahhüt edildiği ve taşımanın deniz safhasında düzenli

<sup>406</sup> ÜLGENER, Uluslararası Taşımacılık, sh.6 ; ÇAĞA-KENDER, C.II ,sh.2.

<sup>407</sup> OKAY, sh.10.

<sup>408</sup> Bu tür taşıma elemanlarının boş olarak taşınması durumunda ise bunların eşya kavramına dahil olduğu açıktır. Zira , taşıma sözleşmesinin konusu ,bu taşıma elemanlarının taşınmasıdır. YAZICIOĞLU, E.:Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000, sh.30.

sefer yapan taşıma işletmelerince fiilen gerçekleştirildiği görülmektedir. Çok türlü taşımlarda ise konteyner yükü deniz yolu dışında diğer ortamlar da taşınmaktadır. Bu durumda NVOCC'nin taşıyan olarak nitelendirilmesi için gereken "eşyanın taşınması" kriterinin var olduğu görülmektedir. NVOCC yük ilgililerine eşyanın deniz yoluyla taşınmasını veya deniz yoluyla taşımayı içeren çok türlü taşımayı taahhüt etmekte, yükleri bir yerde teslim alıp başka bir yerde teslim etmektedir.

### **bb-Taşıma Taahhüdü**

Taşıma faaliyetinin bir sözleşme ilişkisine dayanması ve taşıyanın sözleşmenin diğer tarafına karşı eşyanın taşınmasını taahhüt etmesi ve bunun aslî edim niteliğinde olması gerekir. Bu sebeple taşıma taahhüdünün bulunmadığı veya aslî edim niteliğinde olmadığı hallerde taşıma sözleşmesinden söz edilemez.

Taşımanın, bizzat taşımayı taahhüt edenin idare ve sorumluluğu altında ifası taahhüt edilmiş olmalıdır. Ancak bu, taşıyanın kendi maddi ve kişisel imkanlarını kullanarak taşımayı bizzat ifa etmek zorunda olduğu anlamına gelmez. Yani taşıyan, taşıma sözleşmesinden doğan borcunu, bir üçüncü kişiyle taşıma sözleşmesi akdederek de ifa edebilir.

### **aaa) Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda**

Taşıyanın, taşıma sözleşmesi ile üzerine aldığı deniz yoluyla yük taşıma borcunu bizzat işletmekte olduğu gemi ile yerine getirmesi zorunlu olmayıp bunu gemi işleten biri ile akdedeceği sözleşmelere dayanarak onun aracılığıyla yapması mümkündür.

Aynı şekilde yükleten de bu sözleşme ile kazandığı hakkı, diğer bir şahsa karşı olan taahhüdünü yerine getirmek üzere o şahsın mallarını taşıttırmak üzere kullanabilir.<sup>409</sup>

<sup>409</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.31.

Doktrinde, bir gemi üzerinde kurulan birden fazla navlun ilişkisini ifade etmek amacıyla, donatan veya malik olmayan donatan ile yapılan ilk sözleşmeye “asıl navlun sözleşmesi”<sup>410</sup> ya da “üst navlun mukavelesi”<sup>411</sup>, bunun ifasına hizmet ettiği diğer navlun sözleşmesine ise tali (alt) navlun sözleşmesi denilmektedir<sup>412</sup>. Asıl navlun sözleşmesi gereğince donatan veya gemi işletene ödenen navlun “çarter navlunu”, alt navlun sözleşmesi uyarınca ödenene ise “konişmento navlunu” adı verilir. Bir navlun sözleşmesinin diğer bir navlun sözleşmesi yardımı ile ifa edilmek istenmesi çoğu kez alt taşıyanın bu iki navlun arasındaki farktan faydalanmasını sağlar.

NVOCC ‘nin gemi işletenlerle yaptığı , “konteyner için yer tahsisi sözleşmesinin (slot charter)” kısmi yolculuk çarteri sözleşmesi ve “konteyner için belirli hacimde yer tahsisi” sözleşmelerinin ise Türk hukukunda mürekkep yolculuk çarteri olarak ifade edebileceğimiz “miktar sözleşmesi” niteliğinde olduğunu daha önce belirlemiştik<sup>413</sup>. Yani NVOCC’nin gemi işletenle yaptığı navlun sözleşmesi hep bir yolculuk çarteri sözleşmesi iken, onun yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerden bir bölümü ise taşıma sözleşmesi olacaktır.

Burada görüldüğü gibi zincirlenen sözleşmeler söz konusudur. NVOCC’nin gemi işletenlerle yaptığı sözleşmeler yolculuk çarteri sözleşmesi ve NVOCC’de bu sözleşmeye nazaran yolculuk çartereri iken, yük ilgilileri ile yaptığı sözleşme dar anlamda taşıma sözleşmesidir ve bu sözleşmeye nazaran da NVOCC, taşıyan sıfatını kazanmaktadır. Bununla birlikte gemi işletenle NVOCC arasında yapılan sözleşmeler ile NVOCC ile yük ilgilileri arasında yapılan

<sup>410</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.9 vd ; **OKAY**, sh.29.

<sup>411</sup> **AKINCI, S.:** Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, sh.27.

<sup>412</sup> Burada yapılan asıl taşıma- alt( tali ) taşıma ayırımı deniz hukukuna özgüdür. Asıl taşıma sözleşmesi taşıma işini fiilen gerçekleştiren taşıyanın taraf olduğu sözleşmeyi ifade ederken borçlar hukukunda ise ilk yapılan sözleşme asıl sözleşmeyi bunun ifasına hizmet eden veya sonra yapılan sözleşmeler ise alt sözleşme olarak ifade edilir. Deniz Hukukunda asıl-alt taşıma sözleşmeleri için bk. **ÇAĞA/KENDER**,C.II,sh.9 vd ; **KENDER, R.- ÇETİNGİL, E.:** Deniz Ticareti Hukuku, 7.B,İst 2003,sh.98.

<sup>413</sup> bk. yuk. II. Bölüm, I, A ve B



sözleşmeler birbirinden bağımsızdır. Bu zincirlenen ilişkilerde yolculuk çartereri olan NVOCC, taşımayı taahhüt edip taşıyan sıfatını kazanmaktadır. (TK m.1060)<sup>414</sup>

Gemi işletenlere karşı, NVOCC'nin yük ilgilileri ile sözleşme yapabilme yetkisi, kendisinden başka bir şahsı yükleten olarak tayin edebilmek hakkından doğmaktadır. Zira gemi işleten için taşıyacağı malın NVOCC'ye ya da onun sözleşme yaptığı yük ilgililerine ait olması farksızdır.<sup>415</sup> Yük ilgilileri ile yapılan bu sözleşmeler, NVOCC'nin gemi işletenlerle yaptığı navlun sözleşmesinin verdiği hakları devretmek anlamına gelmez. Yük ilgilileri ile yapılan sözleşmelerde NVOCC, yükün taşınmasını sağlamayı değil, taşımayı taahhüt ettiği için bir taşıma komisyonculuğu sözleşmesi de söz konusu değildir.<sup>416</sup>

Burada asıl önemli husus yapılan sözleşmelerinin birbirinden bağımsız olduğu ve fiili taşıyan( gemi işleten) ve onun adamlarının, gemi adamları hariç NVOCC'nin BK m.100 uyarınca yardımcı şahsı olduğudur<sup>417</sup>.

TK'nda zincirlenen sözleşme ilişkilerine yalnız m.1060'da temas edilmiştir. Bu maddede geminin tam veya kısmi yolculuk çarterine konu edildiği ihtimallerde, yolculuk çartererin kırkambar sözleşmeleri akdetme hali düzenlenmiştir.

---

<sup>414</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1177.m.sinde “ Geminin tamamı veya bir kısmı yahut belli bir yeri taşıtana tahsis edilmiş olup da taşıtan üçüncü şahıslarla kırkambar sözleşmeleri yapmış bulunursa, yolculuk çarteri sözleşmesini yapmış olan taşıyanın hak ve yükümlülükleri 1168 ilâ 1174 üncü maddeler hükümlerine tâbi olmakta devam eder.” Şeklinde bir düzenleme getirilmiştir.Madde düzenlenirken, Alman Ticaret Kanununun 605 inci maddesinden iktibas edilmiş olan 6762 sayılı Kanunun 1060. m.si esas alınmış, ancak Tasarının 1138. m.sinde kullanılan terimlerle uyum sağlanmıştır.

<sup>415</sup> ÇAĞA/KENDER, C.II ,sh.10.

<sup>416</sup> ÇAĞA/KENDER, C.II, sh.11.

<sup>417</sup> ÇAĞA/KENDER, C.II, sh.11.

Fransız hukukunda da bir gemi üzerinde zincirlenen sözleşmeler söz konusu olduğunda bir çarter (contrat d'affrètement)<sup>418</sup> sözleşmesini takiben yapılan sözleşmelerin çarter ya da taşıma sözleşmeleri (contrat de transport) olmasına göre “gerçek” “sous-affrètement” sözleşmeleri ile “gerçek olmayan” “sous-affrètement” sözleşmeleri ayırımı yapılmaktadır.<sup>419</sup> Bir çarter sözleşmesine istinaden çartererin taşıma sözleşmesi yaptığı hallerde çarterer, taşıma sözleşmesi yaparak “taşıyan” (affrèteur- transporteur) sıfatını kazanmaktadır. Böylece çarterer belli bir hat üzerinde kendisine ait bir gemi ile taşıma taahhüdünde bulunmak yerine, kendisine tahsis edilmiş bir gemi üzerinde taşıma taahhüdünde bulunabilmektedir. Nitekim 18 Haziran 1966 tarihli Kanununun 12. m.sinde çartererin gemi üzerinde alt çarter ya da konişmento tahtında icra edilecek taşıma sözleşmeleri yapabilme yetkisi öngörülmektedir.<sup>420</sup>

Taşıyan yükü kabul ve zamanı gelince gönderilene teslim ve bu ikisi arasında da yardımcı şahıslar marifetiyle bakım ve gözetim mükellefiyetlerini üzerine alır. Yükün taşınma süresince taşıyıcının bakım ve gözetimi altında bulunması taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarındandır.<sup>421</sup> Taşımanın bizzat taahhülle bulunanın bakım ve gözetimi altında ifası, taşıyanın eşya üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyet olmasını zorunlu kılar. Zilyetlik yükleten de kaldığı sürece taşıma sözleşmesinden söz edilemez.<sup>422</sup>

NVOCC faaliyetleri incelendiğinde onun gemiyi işletmediği, geminin tamamı üzerinde teknik veya ticari yönetime sahip olmadığı görülür. Ancak NVOCC, gemi işletenlerle yaptığı sözleşmeler vasıtasıyla yük ilgililerine karşı taahhülle bulunduğu taşımayı gerçekleştirmektedir. TK'na göre de taşıyanın taşıma taahhüdünde

<sup>418</sup>Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **DU PONTAVİCE, E- CORDIER,P.:**Transport &Affrètement Maritimes,Paris 1990.

<sup>419</sup> **RODIÈRE,** Traité t.I, sh.322, 329 ; Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk.**DELEBEQUE, P.:** Sous-Traitance et Transport, DMF 1995, sh.246-256.

<sup>420</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **AMASYA,** Donatan, sh.198-199

<sup>421</sup> **ÇAĞA/KENDER,** C.II, sh.3; **ÜLGEN,** Hava Taşıma Sözleşmesi, sh.96-97.

<sup>422</sup> **ÇAĞA/KENDER,** C.II, sh.3.

bulunması yeterli olup, bu taahhütte bulunmaktan başka geminin donatanı ya da gemi işletme müteahhidi olması gerekmez.<sup>423</sup> Şu halde navlun ilişkileri içindeki bir taşıma sözleşmesinde, taşıma taahhüdünde bulunan herkes sözleşmenin ifasını üstlenebilmektedir. Bu durumda “taşıyan” olarak ortaya çıkan şahsın taşıma sözleşmesini ifa edebilmesi için, gemi işleten kişiler onun yardımcı şahsı olarak hareket edecektir.<sup>424</sup>

### **bbb) Çok Türlü (Multimodal) Taşımalarda**

Çok türlü taşımada, taşıma operatörü, taşıma sürecinin tamamını birden fazla yöntemle gerçekleştirmeyi üzerine almakta ve kendisi fiilen taşımayı gerçekleştirme bile sözleşme ile taahhüt etmektedir.<sup>425</sup>

Çok türlü taşımada sözleşme taraflarının, taşımanın değişik tür taşıtların kullanılması yoluyla farklı ortamlarda gerçekleştirilmesi konusunda anlaşmış olmaları gerekir.<sup>426</sup> Buna göre çok türlü taşıma sözleşmesi, “taşıma operatörünün eşyayı teslim aldığı yerden gönderilene teslim edileceği yere kadar en az iki farklı ortamda<sup>427</sup> taşımayı üstlendiği sözleşmedir.”<sup>428</sup> Taşıma operatörü eşyayı gönderenden teslim almasından gönderilene teslim etmesine kadar değişik ortamlardan oluşan güzergahın tamamında taşınmasından dolayı, bu taşımayı kendisi gerçekleştirme dahi sorumluluğu üstlenmektedir.<sup>429</sup>

Bu taşımalar çoğunlukla, kıtalararası ya da uzun mesafeli veya kapıdan kapıya( door to door) taşımalar olarak karşımıza çıkar.

<sup>423</sup> **ÇAĞA/KENDER**, C.II, sh.69.

<sup>424</sup> **AMASYA**, Donatan,sh.201.

<sup>425</sup> **ARKAN**, Karma Taşımalar, sh. 342.

<sup>426</sup> Taşıma sözleşmesinde tek bir ortamda taşıma kararlaştırılmasına rağmen ifa sırasında birden fazla ortamın kullanılması taşıma sözleşmesinin çok türlü olarak nitelendirilmesinde etkili değildir. **ARKAN**, Karma Taşımalar, sh.342.

<sup>427</sup> Bu taşımalar bakımından kullanılan taşıma araçlarının çokluğu ve değişikliğinin önem arzedeceği fikri hakkında bk. **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.89.

<sup>428</sup> **DE WITT**, sh.3.

<sup>429</sup> **DE WITT**, sh.3.

Çok türlü taşımada tek bir sözleşme ve tek bir taşıyan vardır. Taşıyana bu tip taşımalarda “çok türlü taşıma operatörü” adı verilmektedir. Taşıma operatörü, taşıma sözleşmesinin tarafını teşkil eden ve taşıma işi ile bundan doğan sorumluluğu üstlenen kişidir. Bu sebeple, “taşıma sözleşmesini, gönderen veya taşıma faaliyetine katılan diğer taşıyıcılar ad ve hesabına hareket etmeksizin kendi adına yapan ve bu sözleşmenin ifasından sorumlu olmayı kabul eden kişi”<sup>430</sup> olarak tanımlanmıştır. Taşıma operatörü, herhangi bir taşıma kısmını yerine getirmese bile, taşıma taahhüdü altına girdiğinden taşıyıcıdır.

Nantes-Brantford arası yapılan örnek taşımada görüldüğü gibi NVOCC, çok türlü taşımalarda da uzmanlaşmıştır. Bu örnekte içinde deniz safhasının da yer aldığı kapıdan kapıya taşımanın NVOCC tarafından nasıl koordine edildip, gerçekleştirildiği ve yük ilgililerinin sadece tek bir kişiyle muhatap olduğu görülmektedir. Bu durum yük ilgililerine büyük kolaylık sağlamakta, birçok üretici firma için ayrı bir ihracat departmanı oluşturma ve birden çok taşıyanla muhatap olma sorununu ortadan kaldırmaktadır.

NVOCC tarafından taahhüt edilen çok türlü taşımalar, alt taşıma sözleşmeleriyle başka taşıyıcılara bırakılmaktadır. Ayrıca bu taşımalarda sadece taşıma değil, bir operasyon NVOCC tarafından üstlenilmektedir.

Çok türlü taşımalarda da NVOCC'nin taşıma yanında, süreç içindeki yükleme, boşaltma, yeni taşıma sözleşmeleri akdederek fiili taşıyıcıları bulma gibi bir çok tali edimleri de üstlendiği göz önünde tutulduğunda yapılan iş sadece bir taşıma değildir. Gerçek bir operasyon yürütülmekte ve kendi ad ve hesabına taşıma bu yan edimlerle taahhüt edilmektedir.<sup>431</sup>

---

<sup>430</sup> Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu  
m.1 / 2

<sup>431</sup> **KINDRED,H.M – BROKS, M.R.:** Multimodal Transport Rules, The Hague/ London / Boston, 1997,sh.26

### ccc) Akdî-Fiili Taşıyan Ayrımının Yapıldığı Hallerde

Akdî taşıyan (contracting carrier), bizzat kendisi veya bir temsilcisi aracılığı ile gönderenle taşıma sözleşmesini akdeden ve bunun sonucu olarak taşıma işini üstlenen kişidir.( Guadalajara Protokolü<sup>432</sup> m.1,b; Hamburg Konvansiyonu m.1§1) Yani akdî taşıyan, taşıma işini taahhüt eden ve bu sıfatla sözleşmede taraf olan kişidir.<sup>433</sup> Taşıyanın belirlenmesinde, taşıma taahhüdünde bulunmanın dışında hiç bir kriter önem taşımaz. Bu bakımdan gerçek veya tüzel kişi olması, taşıma aracının maliki, kiracısı, çartereri olması, tacir olması önem taşımaz.<sup>434</sup> Burada tayin edici unsur taşıma taahhüdü olduğundan her olayda taahhüdün konusuna bakmak gerekecektir.

Uluslararası Konvansiyonlar incelendiğinde, Varşova konvansiyonunda her ne kadar taşıyan kavramı doğrudan tanımlanmamışsa da bu konvansiyonda akdî taşıyan kavramından hareket edildiğini söylemek mümkündür.<sup>435</sup> Daha sonra Guadalajara Protokolüyle taşıyan kavramı tanımlanmış ve " akdî taşıyan" (contracting carrier) yanında, "fiili taşıyan" (actual carrier) kavramına da yer verilmiştir (m. I - b,c)

Hamburg Kuralları da akdî ve fiili taşıyan kavramlarına yer vermiştir. (m 1§1,2) Hamburg Kuralları uyarınca, "akdî taşıyan , bir gönderen ile taşıma sözleşmesi akteden veya adına taşıma sözleşmesi akdedilen şahıstır."

1980 tarihli Eşyanın Çok Türü Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu<sup>436</sup> taşıyıcı/taşıyan yerine çok türlü taşıma

<sup>432</sup> Guadalajara Protokolü olarak anılan ve 1.5.1964 tarihinde yürürlüğe giren 1961 tarihli protokol ile uluslararası hava taşımacılığında akdî taşıyıcıdan başka bir şahıs tarafından ifa edilen taşımalara dair kuralların birleştirilmesi hakkında Varşova Andlaşmasına Ek Protokol, Türkiye tarafından henüz onaylanmamıştır.

<sup>433</sup> ÜLGEN,Hava Taşıma,sh.61.

<sup>434</sup> ÜLGEN,Hava Taşıma,sh.61.

<sup>435</sup> ÜLGEN,Hava Taşıma,sh.61 ; KIRMAN, A.:Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1989, sh.28-29.

<sup>436</sup> "United Nations Convention On International Multimodal Transport Of Goods" ; Konvansiyon metni için bk. KINDRED-BROKS, sh.173 vd.

operatörü kavramını kullanmıştır. ” Çok türlü taşıma operatörü bizzat kendisi veya bir temsilcisi aracılığı ile çok türlü taşıma sözleşmesini yapan ve gönderenin veya çok türlü taşıma işine katılan herhangi bir taşıyıcının temsilcisi veya acentesi olarak değil, bizzat kendi adına taşıma sözleşmesinin ifasından doğan sorumluluğu üstlenen kişi” olarak tanımlanmıştır. (m.I/2) Görüldüğü gibi, 1980 tarihli Konvansiyon da esas itibariyle, akdî taşıyan kavramına yer vermiştir.

Hamburg Kurallarının deniz yoluyla eşya taşıma hukuku alanına getirdiği en önemli yenilik “fiili taşıyan (actual carrier) kavramıdır. Guadalajara Protokolünde ve Hamburg Kurallarında yer almasına rağmen, iki tanımlama arasında farklılık vardır. Deniz taşımacılığında ilk defa yolcu ve bagajların taşınmasına dair Atina Konvansiyonu<sup>437</sup> ile yer almıştır. Guadalajara Protokolüne göre fiili taşıyan, “akdî taşıyandan aldığı yetkiye dayanarak Varşova Konvansiyonuna tabi bir taşımayı, güzergâhın bir kısmında veya tamamında ifa eden ve taşıma yaptığı kısım bakımından Varşova Konvansiyonu anlamında müteakip taşıyan olmayan akdî taşıyandan başka bir kişiyi” ifade eder. Aksi ispat edilinceye kadar böyle bir yetkinin var olduğu kabul edilir. (m.I-c) Hamburg Kurallarına göre fiili taşıyan ise, “taşıyan tarafından taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahıs ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen diğer bütün kişileri” ifade eder ( m.I§2). Görüldüğü gibi, Hamburg Kuralları tarafından verilen tanımlama daha geniştir. Zira ilk olarak, fiili taşıyan olarak nitelenebilmek için taşıma işini bırakanın mutlaka akdî taşıyan olması aranmamıştır. İkinci olarak, taşımayı fiilen icra etmesi yerine kendisine böyle bir taşımanın bırakılması yeterli görülmüştür.

Hamburg Kuralları m.1§II’de tanımlanan fiili taşıyan da akdî taşıyan gibi bir taşıma sözleşmesinin taşıma taahhüdünde bulunun tarafı, yani taşıyandır. Ancak onun âkidi gönderen değildir. Akdî taşıyanla arasındaki fark da budur. Fiili taşıyanın taşıma

<sup>437</sup> Andlaşma hakkında ayrıntılı bilgi için bk. **KENDER, R.:** Deniz Yolu İle Yolcu ve Bagaj Taşınmasına Dair 1974 Tarihli Atina Konvansiyonu Ve Sigorta , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci taşımacılık Sempozyumu ,Bildiriler-Tartışmalar ,Ankara 1985, sh.105-122.

taahhüdünde bulunduğu şahıs, gönderenin âkidi akdî taşıyan veya akdî taşıyanın taşımanın icrasını bıraktığı diğer bir fiili taşıyandır.<sup>438</sup>

Fiili taşıyan, akdî taşıyanın gönderenle akdettiği taşıma sözleşmesinden doğan taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı şahıstır. Yukarıda açıklandığı gibi akdî taşıyan, taşıma işini taahhüt eden ve bu sıfatla sözleşmede taraf olan kişidir. Taşıyanın belirlenmesinde, taşıma taahhüdünde bulunmanın dışında hiç bir kriter önem taşımaz. Burada ayırt edici unsurun taşıma taahhüdü olduğu çok açıktır. Akdî taşıyan taşımanın fiili yükünü üzerine almaz. Bu taşıma taahhüdünü alt sözleşmeler akdetme yoluyla yerine getirir. NVOCC'nin de akdî taşıyan–fiili taşıyan ayırımı yapılan uluslararası konvansiyonlarda akdî taşıyan olarak nitelendirilebileceği görülür.

Bunun nedeni ;

-NVOCC, yükü teslim almakta ve taşıyan sıfatıyla taşıma sözleşmesi yapmaktadır.

-NVOCC, taşıyan olarak taşımanın sorumluluğunu üzerine almaktadır.

-NVOCC, taşımanın gerçekleştiği geminin (veya diğer vasıtaların) ne maliki ne de işletenidir.

### **cc) Taşımanın Ücret Karşılığı Yapılması**

Eşya taşıma sözleşmesi ivazlı,<sup>439</sup> iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. NVOCC tarafından yapılan taşımalar ister sadece deniz yoluyla olsun ister çok türlü taşıma olsun ücret karşılığı yapılacağı muhakkaktır.

Deniz yoluyla yapılan eşya taşımaları nazara alındığında, TK m.1016'da "navlun karşılığında" denilerek ivaz unsuruna açıkca yer verildiğinden, TK'nun navlun sözleşmesine dair hükümleri taşımanın ivaz karşılığı taahhüt edildiği sözleşmelere uygulanır.<sup>440</sup>

<sup>438</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.45.

<sup>439</sup> Almanya'da mesele tartışmalı olmakla beraber, baskın görüş sözleşmenin ivazlı olduğunu kabul etmektedir. **ÇAĞA/KENDER**, C.II, sh.3 dn.6.

<sup>440</sup> **ÇAĞA/KENDER**, C.II, sh.3.

Hamburg Kuralları'nda da "navlun karşılığında" (against payment of freight) şeklinde ifade edilen ivaz unsuruna yer verilmiştir. Deniz yoluyla eşya taşımacılığı kazanç sağlama amacına yönelik olduğundan ivazsız bir taşımanın neredeyse mümkün olmadığı, ayrıca yolcu taşımada ivazsız taşımayı mümkün kılan sosyal sebeplerin, eşya taşımada sözkonusu olamayacağı görülmektedir<sup>441</sup>.

Çok türlü taşımalara ilişkin 1980 Tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonunda da, taşıma operatörünün taşımayı bir bedel mukabilinde yapmayı taahhüt etmesi şart koşulmaktadır. (m.1/3)

Sonuç olarak, NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için gerekli unsurların var olduğu ve NVOCC'nin de deniz yoluyla eşya taşıma<sup>442</sup> veya deniz safhasını da içeren çok türlü taşıma taahhüdünde bulunarak taşıyan sıfatını kazandığı görülmektedir.

## **B-NVOCC'NİN HAKLARI VE BORÇLARI**

### **1. NVOCC' nin Taşıma İşleri Komisyonculuğu (Taşıma İşleri Yükleniciliği) Sözleşmesinden Doğan Hak ve Borçları**

#### **a-Borçları**

Taşıma komisyoncusu olarak nitelendirilen NVOCC'nin temel borcu, "eşyanın taşınmasıdır". Bu borcu açıklamak için kullanılan

<sup>441</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.32

<sup>442</sup> Yükün tesellüm, muhafaza ve tesliminin taşınmasıyla birlikte bir bütün teşkil ettiği taşıma sözleşmesinde taşıyan, diğer tarafa ücret karşılığında belirli bir yükü bir yerden diğer bir yere deniz yoluyla nakil ve gönderilene teslim etmeyi, yani belirli bir neticenin teminini taahhüt ettiğinden bu sözleşme bir istisna akdidir. BK' nun istisna akdini tarif eden 355. m.sinde " İstisna bir akittir ki , onunla bir taraf ( müteahhid) diğer tarafın (iş sahibi) vermeyi taahhüt eylediği semen mukabilinde bir şey imalini iltizam eder" demektedir ise de bir şey imalinden maksat mutlaka maddi bir şey imali olmayıp başkaca (hatta gayri maddi) bir neticenin sağlanması da buraya dahildir. Taşıma sözleşmesi ile taşıyan da bir neticeyi sağlamayı ( yükü bir yerden diğer bir yere nakli) taahhüt ettiğine göre olayda istisna akdinin unsurları mevcuttur. Alman Hukukunda da istisna akdî olarak kabul edilmektedir.



kavram “taşıma işinin organize edilmesi<sup>443</sup>” veya “taşıma işinin örgütlenmesidir”.<sup>444</sup>

Bu temel borç kapsamında: NVOCC taşıma araçlarını ve güzergahı tesbit edecek; eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyanları seçecek ve onlarla sözleşme yapacak; gerekirse ardiye ve yükleme/ boşaltma işlerine dair sözleşmeler yapacak; taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi için gereken sözleşmeleri yapacak; edimlerini yerine getirirken taşıyanlara gerekli bilgi ve talimatları verecek; müvekkilinin tazminat haklarını güvence altına alacak ve müvekkilinin menfaatlerini gözeterak onun iradesine uymakla yükümlü olacaktır.

#### **aa) Taşımanın Organize Edilmesi**

NVOCC'nin ana yükümlülüğü olan eşyanın taşınması, taşımanın organize edilmesi üst kavramı ile açıklanabilir. Bu yükümlülüğünü yerine getirirken NVOCC, tedbirli bir komisyoncu gibi hareket etmeli ve müvekkilinin çıkarlarını koruyarak, onun menfaatine uygun davranmalıdır.(TK 809/1)<sup>445</sup> Bu aslî borç kapsamında NVOCC'nin aşağıda ifade edilen borçlarını sırasıyla incelememiz gerekir.

#### **aaa)Taşıma Araçlarının ve Taşıma Güzergahının Belirlenmesi**

Taşıma işleri komisyoncusu sıfatıyla sözleşme yapan NVOCC, asıl borcu olan taşımanın organize edilmesi borcu kapsamında öncelikle koşullara en uygun taşıtı ve güzergâhı belirlemeli ve bundan sonra taşıma sözleşmesini yapmalıdır. Mesela çabuk bozulacak türden eşya soğuk hava donanımına sahip bir taşıtla taşınmalıdır. Kural olarak komisyoncu, eşyayı en kısa yoldan ve en seri ulaşım aracıyla taşımakla yükümlüdür. Bazı hallerde eşyanın tür

<sup>443</sup> ARKAN, Ticarî İşletme, sh.221.

<sup>444</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı m. 918.

ve değeri dikkate alınarak, daha uzun süren fakat daha ucuz olan yolun seçilmesi de gerekebilir. Yükün, Nantes'dan Brantford'a taşınması sırasında NVOCC, ticari ilişkileri nedeniyle taşımayı daha ucuza maledeceğini düşünerek serbestçe Le Havre-Montreal güzergahını seçmişken başka bir NVOCC bu taşımayı Rotterdam – Halifax güzergahını kullanarak gerçekleştirebilir.

Çeşitli tip sözleşmelerde ve genel şartlarda da bu konu üzerinde durulmuştur. BIFA(British International Freight Association) tarafından hazırlanan 2005 tarihli kuralların 4(B)m.sinde, “komisyoncunun sözleşmeyle üzerine aldığı iş gerçekleştirmek için taşıma araçlarını, güzergahı ve uygulayacağı prosedürü seçme hakkını saklı tutacağı” hususunda düzenleme getirilmiştir. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Hizmetlerine İlişkin FIATA Kuralları'nın 5. bölümünde de benzer bir düzenleme yer almaktadır<sup>446</sup>. NCBFAA (National Customs Broker &Forwarder Association of America) tarafından hazırlanan genel şartların 4. bölümünde de, “komisyoncunun, taşıma araç ve güzergahını, taşıyanı ve diğer hizmetleri gerçekleştirecek kişileri seçebileceğini bunu gerçekleştirirken de özen göstermek zorunda olduğu” ifade edilmiştir.

### **bbb)Taşıyanların ve Taşımaya İlişkin Diğer Faaliyetleri Gerçekleştirecek Olanların Seçilmesi ve Onlarla Sözleşme Yapılması**

Taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC'nin ana yükümlüğü sayılan eşyanın taşınması borcunun kapsamında; taşıma ve diğer hizmetleri gerçekleşmesi için, bu hizmetleri gerçekleştirecek olanları

<sup>445</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı m.918 f.4.”Taşıma işleri yüklenicisi, edimlerini yerine getirirken, gönderenin menfaatlerini gözetmekle ve onun talimatlarına uymakla yükümlüdür.” hükmünü getirmiştir.

<sup>446</sup> FIATA Kuralları bölüm 5'e göre: “Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, taşıma işleri komisyoncusu, müşteriye ihbarda bulunmadan yükleri güverteye yükleyebilir ve taşıma araçlarını, güzergahı ve yüklerin elden geçirilmesi, istif, depolanması ve taşınmasında izlenecek yöntemi belirleyip değiştirebilir.”

seçmek ve müvekkili temsilen bu kişilerle sözleşme yapmak en önemli yeri tutmaktadır. NVOCC bu işleri gerçekleştirirken özen göstermek zorundadır.

Özen borcunun derecesini belirlemek için ise iki temel kıstas vardır. Objektif kıstas, sözleşmeye uygun olarak görülecek işin çeşidini, güçlüğünü ve gerektirdiği bilgi derecesini gözönünde tutar. Subjektif kıstasa göre ise, işi görenin, iş sahibince bilinen veya bilinmesi gereken bilgi derecesi, yetenekleri ve diğer nitelikleri hesaba katılmalıdır. Objektif kıstas gereğince, iş zor veya müvekkil için taşıdığı önem büyük olduğu oranda gösterilecek özen de fazla olmalıdır.

NVOCC faaliyetleri uzmanlığı gerektiren bir iş olduğundan, subjektif kıstasa dayanma olanağı yoktur<sup>447</sup>. Özellikle uluslararası ticaret ile ilgili hizmetler nitelikleri gereği büyük özen gerektirir ve bu durum da NVOCC'nin sorumluluğunu artırır.<sup>448</sup> Ayrıca TK.m.20/II<sup>449</sup>, objektif özen ölçüsünün bir görünüşü olan basiretli bir iş adamı gibi hareket etme kıstasını da getirmiştir.

Böylece NVOCC, kendi yetenek ve imkanlarına göre ondan beklenebilecek özeni değil, aynı konuda faaliyet gösteren tedbirli, öngörülü bir tacirden beklenen özeni gösterecektir.<sup>450</sup>

NVOCC, taşıma sözleşmesi veya taşıma ile ilgili depolama, ambalajlama gibi hizmetlerin sağlanması için müvekkili temsilen sözleşme yaparken bu hizmetleri gerçekleştirecek kişilerin niteliklerini gözönüne almalıdır. Nitelikli kişilerin seçilmesi gereklidir yoksa

<sup>447</sup> Karş. **TANDOĞAN**, Özel Borç, C.II, sh.232.

<sup>448</sup> **MURR, A.:** Export/Import Traffic Management and Forwarding, Centreville Maryland 1979, sh.53.

<sup>449</sup> TK m.20/II'deki düzenleme, Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 18. m.sinin 2.f.sına aynen alınmıştır.

<sup>450</sup> **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.130 vd.

NVOCC, özen borcuna aykırı davranmış olacaktır.<sup>451</sup> NVOCC'nin eşyanın depodan limana kadar taşınması ve ambalajların markalanması konusunda tanınmış bir taşıma şirketini seçtiği ve bu konuda onunla sözleşme yaptığı olayda özen borcuna aykırı davranmadığı kabul edilmiştir.<sup>452</sup>

Bir çok yabancı mahkeme kararında komisyoncu olan NVOCC'nin taşıma ile ilgili sözleşmeleri müvekkilini temsilen yaparken ve ilgilileri seçerken özen göstermesi gerektiği belirtilmiştir.<sup>453</sup>

NVOCC, müvekkilinin açık talimatı olmadıkça, eşyayı sigorta ettirmek zorunda değildir.<sup>454</sup> Eşyayı sigorta ettirme borcu olmadığı gibi özellikle olağan ticarî mallarla ilgili bir iş yapıyorsa malların sigortalı olup olmadıklarını araştırma borcu da yoktur.<sup>455</sup> Ayrıca NVOCC'nin eşyaya en uygun sigorta teminatı konusunda danışmanlık yapma borcu da yoktur.<sup>456</sup>

<sup>451</sup> Consolidated International Corp. v. Falcon, 1983 A.M.C.270.

<sup>452</sup> bk.bir önceki dn. daki olay.

<sup>453</sup> Marston Excelsior v.Ar buckle ,Smith & Co.(1971) 2 Lloyd's Rep. sh.306-310; Moheno (1977) 1 Lloyd's rep. sh.81-89.

<sup>454</sup> BK m.417/II ; TD , 7.2.1957,E.360,K.1984 **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu ,sh.317, dn.14

<sup>455</sup> W.L.R. Traders Ltd. v.B.& N.Shipping Agency Ltd.[1955] 1 Lloyd's Rep. 554. Bu konuda çeşitli tip sözleşmelerde kayıtlar vardır.Bu kayıtlara, FIATA Kuralları bölüm 3 deki : "Açıkça yazılı talimat verilmediği takdirde taşıma komisyoncusu tarafından sigorta yaptırılmaz. Yaptırılan bütün sigortalar, sigorta teminatını veren sigortacının uygulamakta olduğu mutad koşul ve istisnalar çerçevesinde yaptırılır. Aksi yazılı şekilde kararlaştırılmış olmadıkça,taşıma komisyoncusu, sevkiyatların her biri için ayrıca sigorta yaptırmakla yükümlü olmayıp, bunları akdettiği abonman sözleşmesi veya çerçeve sözleşme kapsamında beyan edilebilir" kaydını örnek verebiliriz.BIFA (2005) Kuralları bölüm 11.A ve NCBFAA Kuralları Bölüm 8'de de benzer düzenleme getirilmiştir.

<sup>456</sup> Club Speciality (Overseas) Inc. v. United Marine (1971) 1 Lloyd's Rep. 482 . Olayda, eşyanın vergisinin yatırılması, gümrükten geçirilmesi ve depolanması hizmetleri taşıma komisyoncusundan istenmiş ve bu hizmetler taşıma komisyoncusu tarafından gerçekleştirilmiştir. Ancak eşya sigortalanmamış ve üçüncü kişinin deposundan çalınmıştır. Olayda mahkeme taşıma komisyoncusunun, sorumlu olmadığına şu gerekçelerle karar

NVOCC, borcunu bizzat ifa etme durumunda değildir. Özellikle uluslararası taşımaların organizasyonunda, taşıma komisyoncusunun sözleşme ile yüklendiği borçların yerine getirilmesini başka bir taşıma komisyoncusuna devretmesi olağan (örf ve âdete uygun) sayılmaktadır. Güven unsurunun önem taşıdığı bu durumda komisyoncunun üzerine aldığı yükümlülüğü bizzat gerçekleştirmesi düşünülebilir. Ancak durum böyle değildir. Müvekkil tarafından başkasını tevkile açıkça veya zımnen rıza gösterilmiş olması, başkasını tevkile örf gereğince mezun olunması veya halin gereklerine göre başkasını tevkile mecbur olunması hallerinde, artık yükümlülüğün bizzat gerçekleştirilmesi gerekmez.(BK m.390/III) NVOCC, kendi üzerine aldığı yükümlülüğü başka bir taşıma komisyoncusuna bırakabilir. Bu durum onun, müvekkili adına yaptığı bir sözleşme ile, taşıma komisyonculuğu sözleşmesinden doğan borçların ifasını başka bir taşıma komisyoncusuna tevdi etmesi suretinde kendini gösterir<sup>457</sup>.

Bazen NVOCC, ambalajlama<sup>458</sup>, depolama ve taşıma gibi hizmetleri kendisi de sağlayabilir.<sup>459</sup> Ör. eşyayı ambalajlama borcu sözleşme ile taşıma komisyoncusu olan NVOCC'ye de yüklenebilir veya taşıma sözleşmesi yapılanaya kadar eşyanın kısa süre onun deposunda saklanması ona bir yan borç olarak yüklenebilir.<sup>460</sup> Ambalajlama, depolama veya eşyanın taşınması gibi hizmetleri kendisi gerçekleştirdiğinde ise artık özen borcu yerini sonuç elde

---

vermiştir: Taşıma komisyoncusu eşyanın sigortalı olduğuna inanmaktadır ve ayrıca müvekkiline karşı sigorta konusunda danışmanlık yapmaya da zorlanamaz. Bu konuda ayrıca bk.Hof van Beroep van Antwerpen May17, 1978, (1978) E.T.L. 683.

<sup>457</sup> Karş. **TANDOĞAN**, Özel Borç, C.II, sh. 456 vd.

<sup>458</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 919.m.sininin 1.fıkrası düzenlemesine göre müvekkil gerektiğinde eşyayı ambalajlamak ve işaretlemekle yükümlüdür.Bu düzenleme ile, sözkonusu yükümlülükler müvekkile yüklenmektedir.

<sup>459</sup> Karş. **REMOND-GOILLOUD**, Droit Maritime, sh.402.

<sup>460</sup> Karş. **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu , sh.314-315.

etme borcuna bırakır.<sup>461</sup> Eğer bu işleri gerçekleştirmeyi üzerine alıp bunu yapacağı sözleşmeler yoluyla üçüncü kişilere( kendi yardımcı şahıslarına) yaptırırsa, o zaman onların fiillerinden de sorumlu olacaktır.<sup>462</sup>(BK m.100)

### **ccc)Taşıyanlara Gerekli Bilgi ve Talimatların Verilmesi**

Taşıma sözleşmesinin tarafı olarak NVOCC, bu sözleşmenin yapılabilmesi için gereken tüm bilgileri taşıyıcı/taşıyana vermekle yükümlüdür. Örneğin taşınacak eşyanın cinsi, ağırlığı, barut, infilâk maddesi gibi tehlikeli maddelerden olup olmadığı, paket halinde iseler paketlere yazılı numaraları, işaretleri, gönderilenin kimliği ve adresi taşıyıcıya bildirilmelidir. Zaten taşıma belgeleri, gönderenin beyanına uygun olarak malları belirleyecektir. Değişik kolileri, konişmentoda tek tek saymayan NVOCC, yük ilgililerinin taşıyana açtıkları ve koli başına sınırlı bir tazminata hak kazandıkları davada, sorumlu tutulmuştur. <sup>463 464</sup>

Taşıma sözleşmesinin yapılması bakımından önem arz eden hususlar kendisine tam olarak bildirilmemişse, komisyoncu olan NVOCC, bunların tamamlanmasını müvekkilinden istemelidir. Müvekkilin, taşıma işleri yüklenicisine edimlerini yerine getirebilmesi için gerekli bilgi ve belgeleri vermesi Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 919.m.sinin 1.f.sında da düzenlenmiştir. Buna göre, “müvekkil gerekli bilgi ve belgeleri taşıma komisyoncusuna verecek ayrıca yük tehlikeli bir eşya ise tehlikenin niteliğini ve alınması gereken önlemleri de yazılı olarak ve zamanında bildirecektir.”

<sup>461</sup> **GLASS-CASHMORE**, sh.71.

<sup>462</sup> **GLASS-CHASMORE**, sh.74 ; Metaalhandel v. Ardfields Transport Ltd.[1988] 1 Lloyd's Rep. 197.

<sup>463</sup> Cour d'Appel de Toulouse, 8. Decembre 1983 (1985) ETL sh. 111 ; Cour de Cassation, April 26, 1984, DMF 1985,sh. 331.

<sup>464</sup> Benzer bir olayda da, taşıma komisyoncusu, konişmentoda kolilerin sayısını belirtmek yerine palet ifadesini kullandığından, yük ilgilileri, yükün zıyaı nedeniyle taşıyana karşı sınırlı tazminata hak kazanmışlardır. Bahrain Ins. v. Trein Maersk, 1984 AMC 354.

Müvekkilden alınan bilgilerin ışığı altında düzenlenip, taşıyıcı/taşıyana verilen belgelerin gerçeğe uygun olmamasından, gönderen durumunda bulunan NVOCC sorumludur. Bu itibarla, müvekkil tarafından bildirilen hususların gerçeğe uygun olup olmadığında kuşkuya düşülürse, tedbirli bir iş adamı gibi hareket etmekle yükümlü bulunan NVOCC, gerekli denetimi yapmalı ve yerine göre müvekkilinden tamamlayıcı bilgi istemelidir.<sup>465</sup>

NVOCC, sadece taşıyana değil kendi müvekkiline de taşımanın organizasyonuna ilişkin bilgi vermeli ve tavsiyelerde bulunmalıdır. Ör. değerli bir yükün taşınmasında NVOCC, müvekkiline yükün değerine ilişkin bildirimde bulunulmasını hatırlatmalı hatta bu beyannameyi kendisi hazırlayıp müvekkiline sunmalıdır.

#### **ddd) Müvekkilinin Tazminat Haklarının Güvence Altına Alınması**

Taşıma işleri komisyoncusu olarak sözleşme yapan NVOCC, müvekkilinin tazminat haklarını güvence altına almakla yükümlüdür. Yükün zıya veya hasarı halinde müvekkilinin haklarını korumak için NVOCC'nin taşıyana veya temsilcine zarar ihbarını da yapması gerekir. Aksi takdirde NVOCC'nin sorumluluğu söz konusu olabilir.

Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 918.md. sinin 1.f.sının d bendinde de düzenlenmiş olan bu borç kapsamında mesela başka yerden gönderilen eşyayı teslim alarak yeni bir taşıma sözleşmesi yapmakla görevlendirilmiş taşıma komisyoncusunun, eşyayı taşıyıcı/taşıyandan teslim alırken onun hasara ya da kısmi zıyaa uğrayıp uğramadığını denetlemesi gerekir.(BK 418/I) Eğer eşya hasara ya da kısmi zıyaa uğramışsa, taşıma komisyoncusu eşyayı ihtirazi kayıtla kabul ederek dava açma hakkının düşmesinin önüne geçmelidir. Aksi halde eşyanın taşıyıcı/taşıyanın elinde iken uğramış olduğu zarardan da sorumlu olur.(TK m.809/III; BK m.418/II)

<sup>465</sup> ARKAN, Ticarî İşletme,sh.222.

## **bb)Müvekkilin Menfaatinin Gözetilmesi ve Onun İradesine Uyulması**

Taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC, edimlerini yerine getirirken müvekkilinin menfaatini gözetmekle ve onun iradesine uymakla yükümlüdür. TK m.809/I ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı m.918 f.4 'de düzenlenen bu yükümlülük aslında NVOCC'nin taşıma işleri komisyoncusu sıfatıyla kendisine değil bir başkasına ait bir işi görmesinden ve işini gördüğü kimsenin menfaat ve iradesine uygun hareket etme zorunluluğundan çıkarılabilir.

Böylece müvekkili yararına olacak davranışlarda bulunmak ve ona zarar verecek davranışlardan kaçınmakla yükümlü olacaktır. Bu işlerin nasıl yerine getirileceği konusunda sözleşmede açık bir hüküm olmasa da, müvekkilin açık bir talimatı bulunmasa da bu yükümlülük yine ortaya çıkar. NVOCC, müvekkilin ön planda gerçek ve muhtemel iradesini ve ikinci planda da menfaatini gözönünde tutarak ve bunları birbiriyle bağdaştırmaya çalışarak işi görmelidir. NVOCC, müvekkili temsilen yaptığı işlerde başka bir kimseyi de temsil edemez.<sup>466</sup> Bunun istisnası ise tarafların çıkarlarının birbiriyle çatışmamasıdır.<sup>467</sup> NVOCC, en uygun taşıma ücretini gözönüne alarak sözleşme yapmalıdır.<sup>468</sup> Bu durum sadakat borcu ile de yakından ilgilidir.

NVOCC mesleki faaliyetlerinin gereğini yapmalı ve en önemlisi taşımayı müvekkilinin menfaatlerine en uygun hale getirmelidir.<sup>469</sup>

Müvekkilin NVOCC'ye işin nasıl görüleceği hususunda mutlaka talimat vermesi de şart değildir. Zaten NVOCC'nin uzman olması ve işle ilgili her konuda yeterli bilgi ve deneyime sahip olması nedeniyle taraflar arasında böyle bir sözleşme kurulmuştur. Bu durumda

<sup>466</sup> MURR, sh.53.

<sup>467</sup> MURR, sh.53.

<sup>468</sup> TETLEY,W. : Responsibility of Freight Forwarders, ETL, 1987

<sup>469</sup> CA PARIS 15 Decembre 1982 BT 1983 sh.29 ; CA PARIS 14 Mai 1984 BT 1985 sh.207; MORINIERE,sh.137



müvekkilin talimat verebilme olanağı sınırlıdır ve daha ziyade olumsuz yönde bazı hususların yapılmaması yönünde kendini gösterecektir.<sup>470</sup>

## **b- Hakları**

Taşıma komisyoncusu olarak nitelendirilen NVOCC'nin müvekkili ile yaptığı sözleşmeden doğan haklarını ücret talep etme, zararlarının ve masraflarının karşılanmasını isteme ve hapis hakkı olarak sayabiliriz.

### **aa) Ücret Talep Etme**

Komisyonculuk faaliyeti ücret karşılığında yapılır.<sup>471</sup> (BK m.416/I) NVOCC'nin sözleşmeye veya teamüle göre hak kazanacağı ücret alacağına doğması için kural olarak geçerli bir sözleşmenin olması ve sözleşmenin gereği gibi ifa edilmiş olması gerekir. NVOCC, ya her bir hizmet için ayrı fatura düzenleyecek ya da müvekkilinden navlun bedeli, taşımayla bağlantılı diğer hizmetlerin ücreti, grupajla bağlantılı hizmetler ve ambalajlama ücretini de içeren tek bir ücret talep edecektir. Yükün varma limanından gönderilene ulaştırılması için ödenecek transfer ücretleri başka bir taşıma aracısına ödenecek olduğundan NVOCC'nin düzenleyeceği faturaya dahil edilmeyecektir.

TK.m.810'a göre: "Komisyoncunun deruhte ettiği iş kendi namına bir taşıyıcıyı seçerek taşıma mukavelesi yapmaktan ibaret olduğu taraflar arasındaki akitten açıkca anlaşıldığı takdirde eşyayı taşıyıcıya teslim ettikten sonra ücretini istemeye hak kazanır. Diğer hallerde ücretin muaccel oluşu taşıma akdindeki hükümlere tabidir." Bu hükme göre taşıma komisyoncusu, üzerine sadece eşyayı taşıtırma işini almışsa, taşıyıcı/taşıyan ile taşıma sözleşmesini yaparak eşyayı ona tevdi ettikten sonra vazifesini yerine getirmiş sayılacağından o andan itibaren komisyon ücretini talebe hak

<sup>470</sup> **TANDOĞAN**, Özel Borç,C.II,sh.438

<sup>471</sup> Ücretsiz yapılan komisyonculuk faaliyetleri hakkında BK'nun vekâlet hükümleri uygulanır.

**ARKAN**, Taşıma İşleri Komisyoncusu, sh.314

kazanmış olur.<sup>472</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 920.m.sinde ise, TK'nun 810.m.sinde ücretin muacceliyeti konusunda öngörülen seçenekler, sadeleştirilmiş ve eşyanın taşıyıcı/taşıyana teslimi anında ücretin her ihtimalde muaccel olacağı öngörülmüştür.

NVOCC, kural olarak gerçekleştirmediği iş için ücret alamaz<sup>473</sup>. Ücret alacağı, aksine sözleşme veya teamül olmadıkça sözleşme konusu olan işin gereği gibi görülmesinin tamamlanmasıyla muaccellik kazanır. Başlanmış işin görülmesinin tamamlanması NVOCC'nin kusuru olmaksızın imkansız hale girerse, ücretin hakkaniyete uygun bir kısmının ödenmesi gerekir. Ancak bazı sözleşmelerde taraflar farklı şartlar belirleyebilirler. Mesela, müvekkilden kaynaklanan sebeplerle yükün taşınmak üzere NVOCC'ye teslim edilmediği hallerde de NVOCC'nin, kararlaştırılan ücretin tamamına hak kazanacağı veya ücretin varma yerine ulaştığında ödeneceği kararlaştırılmış olsa bile sözleşmenin ifası NVOCC'nin sorumlu olduğu bir sebeple imkansız hale gelmiş olmadıkça ücrete hak kazanabileceği gibi, şartlar taraflarca kararlaştırılabilir.

### **bb) Zararlarının ve Masraflarının Karşılanmasını İsteme**

Taşıma komisyoncu olan NVOCC'nin, masraf yapması onun sözleşmenin ifası için isteyerek, kendi iradesiyle, kendine ait malvarlığı değerlerden fedâkarlıkta, harcamada bulunmasıdır. Masrafların iradi olmasına ve tamamen veya kısmen ödenmesinden kaçınılamamasına karşılık, NVOCC'nin işin ifası dolayısıyla rızası hilafına zarara uğraması da mümkündür. Bu takdirde müvekkilin kusurlu olmadığını ispat ederek zararın tazmininden kurtulması veya hakkaniyet gereği zararın tamamını tazmin etmemesi mümkündür. Masrafın NVOCC'nin ticari işletmesinin genel giderleri arasında yer

<sup>472</sup>Bu konuya ilişkin Yargıtay TD. 25.12.1959 gün E. 3297 ,K.3367 sayılı kararı için bk. **DOĞANAY**, sh.2389, dn.9.

<sup>473</sup> **GLASS-CASHMORE**, sh.81.

almaması gerekir. Genel giderler masraf niteliğinde olmayıp, taşıma komisyonculuğu ücreti içinde uygun bir şekilde hesaba katılmış bulunmaktadır.

Masraflar taşıma komisyonculuğu sözleşmesinin ifasıyla doğrudan doğruya veya dolayısıyla ilgili olabilir<sup>474</sup>. Sözleşmenin ifasının hazırlık aşamasındaki masrafları dolaylı masraflara örnek verebiliriz.

Uygulamada tip sözleşmeler taraflar arasındaki genellikle ücrete dahil olup olmadığı ihtilâflı bazı harcamaları, müvekkile düşecek masraflar arasında saymaktadır. Masrafların NVOCC'nin, işin ifası dolayısıyla uğradığı zararlardan ayırt edilmesi büyük önem taşır. Zira müvekkil kusuru olmadığını ispat ederek zararın tazmininden kurtulabildiği veya hakkaniyet gereği zararın tamamını tazmin etmeyebildiği halde, böyle bir ispatta bulunarak veya hakkaniyete dayanarak masrafları tamamen veya kısmen ödemekten kaçınamaz.<sup>475</sup>

Masrafların ödenmesinin istenebilmesi için, müvekkilin bu ödemeyi ayrıca taahhüt etmiş olmasına veya bu masrafların yapılması için talimat vermiş bulunmasına gerek yoktur<sup>476</sup>. Sözleşmenin gereği gibi ifa edilmesi, NVOCC'nin masraf isteme hakkını doğurur. Mesela liman yetkilileri, ihracat öncesi NVOCC'den bazı ödemeleri yapmasını isterse, bu masrafı NVOCC müvekkilinden geri alabilecektir.<sup>477</sup> Bu durum İngiliz hukukunda farklı şekilde düzenlenmiştir. İngiliz hukukuna göre müvekkilin, NVOCC'ye masraflar konusunda açık ve net bir biçimde yetki vermesi veya bu masrafların müvekkilin talimatlarının uygulanması sırasında yapılması gerekir<sup>478</sup>.

<sup>474</sup> **TANDOĞAN**, Özel Borç, C.II, sh.580.

<sup>475</sup> **TANDOĞAN**, Özel Borç, C.II, sh.580

<sup>476</sup> **TANDOĞAN**, Özel Borç, C.II, sh.584

<sup>477</sup> P.S.A. Transport Ltd. v. Newton Landsdowne &Co.Ltd. [1956]1Lloyd's Rep.121.

<sup>478</sup> **GLASS-CASHMORE**, sh.81.

Sözleşmenin ifası sırasında beklenmeyen bir gecikme nedeniyle malların depolanması halinde, depolama masrafları müvekkil tarafından karşılanacaktır<sup>479</sup>. Aynı şekilde müvekkilin kusuru nedeniyle bir masraf ortaya çıkarsa, müvekkil bu masrafı ödemelidir.<sup>480</sup> Tazmin şartlarından biri de, NVOCC'nin uğradığı zararlar sözleşmenin ifası arasında uygun illiyet bağı bulunmasıdır.

NVOCC, müvekkiliyle zararın tazmini konusunda anlaşma yaparak şartları belirleyebilir. Zararla karşılaşma durumundaki NVOCC'ye zararın tazmini konusunda müvekkili ile anlaşma yapması mesleki birlikler tarafından da önerilmektedir.

Taşıma komisyoncusunun belirli masraf ve zararlarının müvekkil tarafından karşılanmasına ilişkin Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 919.m.sinin 2.f.sına göre: "Gönderen, kendisine herhangi bir kusur yüklenmese bile taşıma işleri yüklenicisinin, a) Eşyanın yetersiz ambalajlanma ve işaretlenmesinden, b) Yükün tehlikesi hakkında yeterli bilgi verilmemesinden veya c) Eşya ile ilgili resmî işlemler için gerekli olan belgelerin ve bilgilerin eksikliği, yokluğundan ya da gerçeğe aykırılığında, kaynaklanan giderlerini ve zararını karşılamakla yükümlüdür. Kanununun 864. m.sinin ikinci ilâ beşinci fıkraları burada da uygulanır". Bu hüküm 25/06/1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu uyarınca değiştirilen Alm. TK.'nın 455.paragrafından alınmıştır. İkinci fıkrada, Tasarının 864. m.sine paralel olarak, gönderenin kusursuz sorumlu olduğu haller tanzim edilmektedir; bu hüküm, UNIDROIT tarafından hazırlanmış olan Taşıma İşleri Yükleniciliği Sözleşmesine İlişkin Bir Milletlerarası Andlaşma Taslağının 7.maddesinden ilham alınarak hazırlanmıştır<sup>481</sup>.

<sup>479</sup> Immediate Transportation Co. Ltd. v. Speller, Willis & Co. (1920) 2 L1.L. Rep. sh.645-647

<sup>480</sup> bk.bir önceki dn.da belirtilen olay.

<sup>481</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Gerekçesi

### cc) Hapis Hakkı

Taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC için, ticari hayatta sıkça karşılaşılan sorunlardan biri de yapılan işin ücretinin ödenmemesidir. Çoğu zaman kısıtlı finansal kaynaklarla çalışan NVOCC açısından bu sorun büyük önem taşır. Hukukumuzda olduğu gibi diğer bir çok hukuk sisteminde de alacaklarını elde edebilmeleri için taşıma komisyoncularına bazı haklar tanınmıştır.

Hukukumuzda, alacaklıya muaccel alacağına karşılık olmak üzere, bu alacağıyla bağlantılı bulunan ve borçlunun oluruyla zilyetliğine geçmiş olan borçluya ait paraya çevrilebilir taşınır eşya veya kıymetli evrak üzerinde bir aynî değerlendirme hakkı tanınmıştır. (MK m. 950; EMK m.864) Hapis hakkı tıpkı hukuki işlemle kurulan rehin gibi zilyetlik kazanılmakla kazanılır ve zilyetlik yitirmekle de yitirilir yani kısaca zilyet olunmayan eşya hapsedilemez. Yine hukuki işlemle kurulan rehin gibi hapis hakkı da borç ödenmediğinde icra hukuku esaslarına göre eşyayı paraya çevirip değerlendirme hakkı verir. Ancak şu özellik hapis hakkına özgüdür: Borçlu yeterli güvence vererek eşyanın cebri icrada artırma yoluyla satılıp paraya çevrilmesini önleyebilir. (MK 953/I; EMK m.867/I) Hapis hakkının işlemsel rehinden belirgin ayırımı, kuruluşunun hukuki işleme değil de doğrudan doğruya yasaya dayanmasıdır. Hapis hakkında iradi olan sadece zilyetlik devridir, yoksa teminat hakkının kurulması değildir.<sup>482</sup>

Hapis hakkının varlığını tanımak için yasanın öngördüğü alacakla hapsedilen eşya arasında bağlantı bulunması koşulu, özellikle ilgili eşya için masraf edilmesi ya da eşya yüzünden zarar görülmesi durumlarında sözkonusu olur. Tacirler hakkında gerek

<sup>482</sup> Kuruluşunda hukuki işlem (aynî tasarruf sözleşmesi) temeli bulunmadığı için, malik olmayan kişinin eşyasında iyi niyetle hapis hakkının kazanılabiliyor kazanılamayacağı Alman Hukukunda çok tartışmalıdır. Bizde ise MK m.950 /III; EMK m.864 /II c.2 gereği zilyetliğin iyiniyetle ele geçirilmiş olması koşuluyla, hapis hakkının iyiniyetle kazanılmasına olanak tanınmaktadır. **HATEMI, H.- SEROZAN, R.- ARPACI, A.:**Eşya Hukuku ,İstanbul 1991,sh.360.

zilyetlik gerekse alacağın, aralarındaki ticari ilişkiden doğmuş olması halinde anılan bağlantı mevcut sayılır. (MK m.950/II; EMK m.864 /II)

Nihayet menfi bir şart olarak da hapis hakkı, alacaklının üzerine aldığı borç yahut borçlunun teslim zamanında ya da daha evvel verdiği talimat veya kamu düzeni ile bağdaşmaz nitelikte olmamalıdır. Aksi halde hapis hakkı doğmaz (MK m.951/II ; EMK m. 865).

Taşıma işleri komisyoncusuna da sözleşmeden doğan alacakları için TK m.811'de hapis hakkı tanınmıştır. Buna göre: "Komisyoncu, taşınan eşyaya gerçekten ve yahut taşıma senedini veya onun yerine geçecek ilmuhaber yahut eşyanın bir mağaza veya antrepoya tevdi edildiğini bildiren makbuz kağıdını hamil olmak suretiyle hükmen zilyet ise bu eşyanın taşıma masrafı, komisyon ücreti ve avanslarından dolayı eşya üzerinde hapis hakkı vardır."Yine hapis hakkıyla ilişkili TK'nun 812.m.sinin ilk fıkrasında birden çok komisyoncunun eşyanın taşınmasında birbiri ardına aracılık etmesi halinde sonuncu komisyoncunun kendisinden öncekilerin haklarını, özellikle de hapis haklarını kullanmak zorunda olduğu, ifade edilmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında ise komisyoncunun alacağının kendisinden sonra gelen komisyoncu tarafından temin edilmesi halinde, önce gelen komisyoncunun hapis hakkının ondan sonraki komisyoncuya geçeceği şeklinde bir düzenleme mevcuttur.<sup>483</sup>

Türk Ticaret Kanunu Tasarısının 923. m.sinde de hapis hakkına ilişkin düzenleme getirilmiştir. Buna göre:"Yüklenici, taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesinden doğan bütün alacakları için MK m. 950-953 uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Bu konuda ayrıca, 891.m.nin 1. f.sının 2. cümlesi ile 3. f.sı hükümleri de kıyas yoluyla uygulanır." Tasarının 891, 1201, 1254, 1275 ve 1315 m.lerinde de kabul edilmiş olan temel ilke uyarınca, bu maddede de, yüklenicinin alacaklıları için 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun sistemine dönülmüş ve hapis hakkı tanınmıştır. Taşıma Hukuku ve

<sup>483</sup> TK m. 812/II düzenlemesi Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 925.m.sinde kaynak Alman hükmü doğrultusunda önceki taşıyıcıları da kapsayacak şekilde genişletilerek düzenlenmiştir.

Deniz Ticareti hükümlerinde, alacakların güvence altına alınabilmesi için tanınmış olan şahsi ve aynî nitelikteki teminatlar incelendiğinde şu sonuç ortaya çıkmıştır: Alman hukukunda hapis hakkı, Alm. MK'nun 273. paragrafında bir def'i olarak, Alm TK'nun 369. paragrafında "ticarî alıkoyma hakkı" adı altında bir rehin hakkı olarak düzenlenmiştir. Tasarının 891. m.sine tekabül eden Alm TK'nun 441. paragrafının kenar başlığı ise "rehin hakkı"dır. İsviçre/Türk medenî hukukunda ise bu hak daha çok Alm TK'nun 369. paragrafına daha yakın bir dogmatik düzene sahiptir. Sonuç olarak, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında, Alman yasama tarihinden kaynaklanan sebeplerle ortaya çıkmış olan "teslimden kaçınma hakkı", "ticarî hapis hakkı" ve "rehin hakkı" ayırımının Türk hukuku bakımından terk edilmesi gerektiği kabul olunmuştur. Bu sebeple, Tasarının Dördüncü ve Beşinci Kitaplarının ilgili bütün hükümlerinde, MK m.950- 953 uyarınca alacakların temini için hapis hakkı tanınmıştır (Tasarının 891, 913, 923, 1201, 1254, 1275 ve 1315. m.leri).

Türk hukukunda hapis hakkı bir sınırlı aynî haktır. Türk öğretisinde bu hakkın teslim şartlı rehnin türü olduğu belirtilir. EMK'da olduğu gibi MK'daki sistematik de bu nitelendirmeyi desteklemektedir. Ayrıca, MK m.953 f.II uyarınca hapsedilen şeyler, teslim şartlı rehin hükümlerine göre paraya çevrilir.

Fransız hukukunda da taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC'nin müvekkili ile yaptığı sözleşmeden doğan borçları yanında alacaklarını alabilmek hususunda bir imtiyazdan yararlanacağı ifade edilmiştir.(Fransız TK m.95 b.1) Paris Ticaret Mahkemesi'nin 23 Ocak 1983 tarihli kararında da komisyoncunun bu imtiyaz sayesinde taşıma ücreti, komisyon ve diğer alacaklarını garanti altına alma imkanına sahip olacağı belirlenmiştir.<sup>484</sup> Fransız Hukuku'nda NVOCC'nin bu imtiyazdan yaralanabilmesi için mahkeme kararlarıyla belirlenmiş olan şartlar şunlardır:

<sup>484</sup> TC PARIS 23 Janvier 1983, BT 1983, sh.260 **MORINIÈRE**, sh.141.

-Taşıma işleri komisyoncusu sıfatıyla hareket etmek.<sup>485</sup>Taşıma komisyoncu olabilmek için gereken idarî izne sahip olup olmamak önem taşımaz.<sup>486</sup>

-Taşıma komisyoncusunun iyiniyetli olması.Yasaya uygun olarak zilyetliğinde bulunan tüm eşya için herkese karşı ileri sürülebilen bu imtiyazdan yararlanabilmesi için komisyoncunun iyiniyetli olması gerekir. Ör. müvekkil eşyanın üçüncü bir kişiye satıldığını bildirdiğinde komisyoncunun eşya üzerinde bu imtiyaza sahip olamayacağı ifade edilmiştir.<sup>487</sup>

-Alacağın kesin ve talep edilebilir bir alacak olması.<sup>488</sup>

NVOCC'nin taşıma işleri komisyonculuğu (taşıma işleri yükleniciliği) sözleşmesinden doğan hak ve borçları incelendiğine göre bu kez aşağıda taşıma sözleşmesinin ifası ve bu sözleşmeden doğan hakları incelenmeye çalışılacaktır.

## **2.NVOCC' nin Yük İlgilileri İle Yaptığı Taşıma Sözleşmesinin İfası ve Bu Sözleşmeden Doğan Hakları**

### **a-Sözleşmenin İfası**

NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdendir. Ancak sözleşmenin ifasında, özellikle bazı işlerin icrası iki tarafın iştirakini gerekli kıldığından tarafların bu sözleşmeden doğan borçlarını ayrı ayrı incelemek luzumsuz tekrarlara yol açabilir ve konunun incelenmesini güçleştirebilir. Onun için burada taşımanın gerçekleştirilmesindeki bazı aşamaları sırasıyla incelemeyi yerinde buluyoruz.

<sup>485</sup> CA BORDEAUX 7 Juin 1971, BT 1971, sh.275. Söz konusu mahkeme kararında deniz yoluyla yapılan taşımayı ve taşımaya ilişkin diğer faaliyetleri bizzat gerçekleştiren bir taşıma şirketinin, Fransız Hukuku'nda taşıma işleri komisyoncusuna tanınan bu imtiyazdan yararlanamayacağı ifade edilmiştir. **MORINIERE**, sh.141.

<sup>486</sup> Cass.com 11 Mai 1976, BT 1976, sh.317. **MORINIERE**, sh.141.

<sup>487</sup> CA PARIS 20 Novembre 1981 ,BT 1982 ,sh.87 **MORINIERE** ,sh.141

<sup>488</sup> **MORINIERE**, sh.141.



Taşıyan sıfatıyla NVOCC, taşıma sözleşmesi uyarınca, eşyayı bir yerden diğerine taşımakla yükümlüdür. Taşıma sırasında eşyanın taşıyanın hakimiyeti altında bulunması ve onun tarafından korunması, taşıma sözleşmesinin ayırıcı özelliğini oluşturur. Başka bir deyişle, taşıma sözleşmesinde NVOCC aslî edim olarak eşyayı bir yerden diğerine götürmeyi üstlenirken, aynı zamanda taşıma işinin devamı süresince eşyayı gözetip, koruma borcunu da yüklenmiş olmaktadır. NVOCC'nin yaptığı taşıma sözleşmesinin ifası ve NVOCC'nin bu sözleşmeden doğan hakları, hem deniz yoluyla yapılan taşımalar hem de deniz yoluyla taşımayı içeren çok türlü taşımalar göz önüne alınarak incelenmeye çalışılacaktır.

#### **aa)Yükün NVOCC Tarafından Teslim Alınması**

Taşıyan sıfatıyla NVOCC, yükü kabul ve zamanı gelince gönderilene teslim ve bu ikisi arasında da yardımcı şahıslar marifetiyle bakım ve gözetim mükellefiyetlerini üzerine alır. Yükün taşınma süresince NVOCC'nin bakım ve gözetimi altında bulunması taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarındandır.<sup>489</sup> Taşımanın bizzat taahhülle bulunanın bakım ve gözetimi altında ifası, taşıyanın eşya üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyet olmasını zorunlu kılar. Bunun için de yük ilgilisi tarafından kendisine iki taraflı bir hukuki muamele olarak zilyetliğin nakli lazımdır.<sup>490</sup> NVOCC, fiili taşıyan olmadığından, yük üzerinde vasıtalı zilyetliği haiz olacaktır.

Zilyetlik yük ilgisinde kaldığı sürece taşıma sözleşmesinden söz edilemez.<sup>491</sup> Eşyanın teslimi, tarafların birbirine uygun iradeleriyle eşyanın NVOCC'nin hakimiyeti altına sokulmasını ifade eder. Bu nedenle taşıyan sıfatını haiz NVOCC'de eşyanın vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğini kazanma (devralma) iradesi yoksa eşyanın teslimi gerçekleşmeyecektir.

<sup>489</sup> ÇAĞA/KENDER ,C.II ,sh.3 ; ÜLGEN ,Hava Taşıma Sözleşmesi,sh.96-97

<sup>490</sup> ÇAĞA/KENDER ,C.II ,sh.141

<sup>491</sup> ÇAĞA/KENDER ,C.II ,sh.3

Her ne kadar NVOCC'nin faaliyetlerine ilişkin çalışmanın başında<sup>492</sup> bu konuda kısa bir açıklama yapılmış olsa da bu bölümde, öncelikle FCL ve LCL olarak nitelendirilen konteyner yükünün, NVOCC tarafından teslim alınması daha sonra ise normal veya tehlikeli yükün teslim alınması ayrıntılı olarak incelenecektir.

### **aaa) Tam Konteyner Yükün (FCL) veya Tek Başına Konteyneri Doldurmayacak (LCL) Yükün Teslim Alınması**

Günümüzde NVOCC'ler her türlü taşıma ihtiyacına cevap verecek niteliklere sahiptir. Küçük veya büyük yük partileri ya da tehlikeli bir yükün taşınması onların faaliyeti kapsamındadır. FCL( Full Container Load) tam konteyner yükü ifade eder. Bu yükün taşınmasında konteynerler yükleten tarafından istiflenir. LCL (Less Than Container Load) ise aynı varma yerine (veya limanına) taşınacak diğer uygun yüklerle birlikte bir konteyner içinde birleştirilerek taşınacak küçük miktardaki yükü ifade eder. Bu çeşit yük için grupaj hizmeti CFS<sup>493</sup> (Container Freight Station)olarak adlandırılan grupaj terminallerinde gerçekleştirilir. Bu terminallerde yük konteyner içinde taşınmak için bir araya getirilir veya gönderilenlere teslim için ayrılır. Bu şekilde yükleme yapılan konteynerin birden fazla yükleteni ve/ veya birden fazla gönderileni olmalıdır. Grupaj terminalleri limanda veya liman dışında yer alabilir.

Taşımanın iktisadi olabilmesi için dolu ve boş konteynerlerin belli merkezlerde toplanabilmesi gerekir. Küçük parti malların belirli merkezlerde toplanıp, konteynere doldurulması ve konteynerin kapatılması birinci aşamadır. Genellikle yük ilgilisi tarafından teslim edilen yük bir konteyneri dolduracak miktardan daha azdır. Ayrıca limana gelen konteynerlerin içindeki malların gönderilenlere dağıtılabilmesi için de bu terminallere ihtiyaç vardır. Burada teker teker küçük miktarlarda gelen mallar önce konteynere doldurulup,

<sup>492</sup> Bk. I. Bölüm I, B,1.

<sup>493</sup> CFS kavramı için bk. "China Container" kararı .CA ROUEN 2 Mars 1989, DMF 1990, sh.586.

daha sonra konteynerle birlikte taşınacağı gemiye gönderilmek üzere kamyonu veya vagona yüklenmektedir. Bu merkezlerde konteynerin doldurulmasında uzmanlaşmış elemana ihtiyaç vardır. Konteyner bu merkezlerde doldurulup yerleştirildikten sonra gümrük idarelerince kontrol edilip mühürlenir.<sup>494</sup> Özellikle ABD’nde ülkenin geniş oluşu ve gönderilen malların büyük partiler halinde oluşu nedeniyle ülke içinde çok sayıda yardımcı, ikinci derecede konteyner toplama merkezleri, büyük limanlarda da ana konteyner toplama merkezleri oluşturulmuştur.<sup>495</sup>

Çalışmanın başında<sup>496</sup> kısaca değindiğimiz ancak konumuz itibariyle bu bölümde tekrar incelenecek olan, yükün teslim alınması ve daha sonra teslim edilmesine ilişkin şu alternatifler sözkonusu olabilir:<sup>497</sup>

-Eğer LCL yük, yük ilgisinden NVOCC tarafından teslim alınacak ve LCL yük olarak teslim edilecekse ( LCL→LCL); bu yük önce grupaj terminaline taşınacak orada bir konteynerde diğer yüklerle birleştirilecek, oradan gemiye taşınacak, deniz taşıması sonunda varma limanından grupaj terminaline götürülecek ve orada yük ayrılıp yine LCL olarak gönderilene teslim edilecektir.

- Eğer FCL yük ilgisinden NVOCC tarafından teslim alınacak ve FCL yük olarak teslim edilecekse ( FCL→FCL); bu yük doğrudan gemiye taşınacak, ya varma limanında ya gönderilenin deposunda gönderilene( konişmento hamiline) teslim edilecektir.(Teslim yeri taşımanın kapıdan kapıya veya limandan limana olmasına göre değişecektir.)

<sup>494</sup> ÇAKICI, L.: Taşıma Kapları İle Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık), Ankara 1978, sh.92.

<sup>495</sup> ÇAKICI, sh.93.

<sup>496</sup> Bk. I. Bölüm I, B, 1

<sup>497</sup> MORINIÈRE, sh.62.

Yukarıda sayılanın dışında uygulamada iki alternatifle daha karşılaşılmaktadır<sup>498</sup>. Ancak bu alternatiflerin istisnai nitelikte olacağı söylenmelidir. Bu nedenle ileride sorumluluğa ilişkin açıklama yapılırken özellikle yukarıdaki iki ihtimal üzerinde durulacaktır. Buna göre Eğer FCL yük, yük ilgisinden NVOCC tarafından teslim alınacak ve LCL yük olarak teslim edilecekse ( FCL→LCL); bu yük doğrudan gemiye taşınacak, daha sonra varma limanından grupaj terminaline götürülerek bir çok gönderilene ayrı ayrı teslim edebilmek için yük ayrılacak ve ayrılan yük tek tek gönderilenlere teslim edilecektir. Son olarak eğer LCL yük NVOCC tarafından teslim alınacak ve FCL yük olarak teslim edilecekse ( LCL→FCL); bu yük önce grupaj terminaline taşınacak, orada bir konteyner içinde birleştirilecek, oradan gemiye taşınacak, deniz taşımasından sonra varma limanında veya gönderilenin deposunda doğrudan tam konteyner yükü olarak gönderilene teslim edilecektir.

LCL veya FCL yükün tesellümü ve daha sonra teslimine dair yukarıdaki alternatiflere uygun olarak hazırlanan sorumluluğa ilişkin düzenlemeler NVOCC'nin yükletenlerle yaptığı sözleşmelerde yer almaktadır.

LCL yükün, NVOCC tarafından teslim alınması halinde ise grupaj hizmeti sözkonusu olacaktır. Taraflar aralarındaki sözleşmede grupaja ilişkin düzenleme getirebilirler. Genellikle yük ilgilisi malları ambajlanmış halde NVOCC'ye teslim eder. Bu durumda yüklerin niteliklerine uygun bir şekilde ambalajlanması ve yüklerin ayırt edilebilir olması gerekir. NVOCC yükün ambalajının değiştirilmesine tek başına karar veremez. Fransız Temyiz Mahkemesi Ticaret Dairesi tarafından verilen 11 Temmuz 1975 tarihli kararda<sup>499</sup> da ifade edildiği gibi, böyle bir durumda mutlaka yükletenin görüşüne ihtiyacı vardır.

---

<sup>498</sup> **MORINIERE**, sh.62.

<sup>499</sup> Cass. Com 11 Juillet 1975 BTL 1975 sh.238, **MORINIERE**, sh.65.

Mallar ya yük ilgilisi tarafından NVOCC'nin deposuna getirilerek burada teslim edilecek ya da yük ilgisinin işyeri veya deposundan NVOCC tarafından teslim alınacaktır. Bu durumda NVOCC ya kendi kara taşıma araçlarını kullanacak ya da kara taşıyıcıları ile sözleşme yapacaktır. Yükün teslim alınmasından itibaren NVOCC'nin sorumluluğunun da başladığı kabul edilir.

NVOCC, LCL yükün konteyner içinde istifini sağlamalıdır. Aksi halde örneğin bir çarpma nedeniyle yükte bir zarar meydana gelirse NVOCC'nin sorumluluğuna gidilecektir.<sup>500</sup> NVOCC'nin grupaj ile ilgili bir diğer yükümlüğü ise konteyner içinde birbiriyle uyuşan yüklerin bir araya getirilmesini sağlamaktır.

Konteyner taşımacılığında yük gemi ambarında değil, konteynerde taşındığından, yükün ambarda istiflenmesi burada konteynere yerleştirilmesi şekline bürünmüştür. Yükler tıpkı gemi ambarına konulduğu gibi bir takım kurallara uyularak konteynere yerleştirilir. Burada da yüke özen gösterme gereği ağır yükler alta konur ve istif elle değil mekanik usulle yapılır. Konteyner taşımacılığı dışındaki hallerde istif gemide yapıldığı halde, konteyner taşımacılığında bu karada yapılmaktadır. Böylece istifin konteyner taşımalarında yüklemeye önce yer alması diğer taşımalarla önemli bir fark oluşturur. Doktrinde konteynerin yüklerin istif edildiği gemi ambarının rolünü oynadığı kabul edilmektedir. Bunlar adeta müstakil, taşınır, yükletenin istif, gönderilen boşaltma için ayağına getirilmiş ambarlardır.<sup>501</sup>

Konteyner taşımalarında istif, gemi adamlarının faaliyeti değildir. Bu taşımalarda genellikle konteyner iç bölgelerde grupaj yapılarak doldurulur ve limana getirilir. Özellikle yük tek bir konteyneri dolduracak miktarda değilse NVOCC tarafından grupaj yapılarak başka yüklerle birlikte konteynere doldurulur. NVOCC tarafından

---

<sup>500</sup> CA PARIS, 2 Novembre 1983, BTL 1984, sh.86.

<sup>501</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.36-37.

yapılan grupaj aslında taşıma faaliyetinde bir yan borç niteliğindedir. NVOCC taşıma amacıyla LCL yükü tesellüm ettiğinde grupajı da kendiliğinden yapmaktadır. Kısacası konteynerli taşımalarda istifin taşıyan tarafından gemide yapıldığı esas geçerli değildir. FCL yükte ise konteynere istif yük ilgilisi tarafından yapılmaktadır. NVOCC, grupaj hizmetini kendisi tek başına gerçekleştirmek yerine diğer NVOCC'lerden bu konuda yardım da alabilir. NVOCC'nin tek başına bir konteyneri dolduramadığı hallerde diğer bir NVOCC'nin taşıyacağı yük ile kendi taşıyacağı yükü birleştirerek taşıması oldukça yaygındır. Bu durumda taşıma kendi sorumluluğu altında gerçekleşecektir. ABD uygulamasında "co-loading" olarak adlandırılan bu durumun mutlaka NVOCC'nin yaptığı taşıma sözleşmesinin tarafı olan yük ilgisine bildirilmesi gerekir.<sup>502</sup>

### **bbb) Tehlikeli Yükün Teslim Alınması**

Tehlikeli yük, patlayıcı, parlayıcı veya yanıcı maddeler gibi fiziksel veya kimyasal nitelikleri itibariyle gemi veya diğer yükü yok etmeye ya da bunlara hasar vermeye genel olarak elverişli olan yüklerdir. TK m.1026'da<sup>503</sup> "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 12.m.sinin A-F bentlerinde yazılı olan tehlikeli eşya " denmekte ise de adı geçen maddenin F bendinde "yukarıdakilere benzer başka maddeler" denilmek suretiyle kanundaki saymanın sınırlı olmadığı belirtilmektedir.<sup>504</sup> Tehlikeli eşyanın hangi gemilerle ne suretle taşınabilecekleri ayrı bir tüzük ile de düzenlenmiştir.<sup>505</sup>

<sup>502</sup> **MORINIERE**, sh.66.

<sup>503</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1148.m.sinde tehlikeli yükün taşınmasına ilişkin düzenleme getirilmiştir. Bu madde, TK'nun 1026. maddesinden, mehzaz 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 4. maddesinin altıncı paragrafı ve Alman Ticaret Kanununun 564b maddesi ile karşılaştırılarak ve dili güncelleştirilerek alınmıştır.

<sup>504</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.29.

<sup>505</sup> Tehlikeli Eşyanın Ticaret gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük ; Kararname 6.4.1952 tarih ve 3/ 14831 sayı ( RG. 8.10.1952 tarih ve 8227 sayı ,Düster 33,1679); tadili 11.11.1966 tarih 6/ 7313 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ( Düster V,6,13)

Uygulamada NVOCC'ler tehlikeli yükten çok normal yükün taşınmasını gerçekleştirmektedirler. Ancak bilindiği gibi konteyner taşımacılığı tehlikeli yükün taşınmasına engel teşkil etmez. Hatta tam tersi bu çeşit yükün taşınmasını kolaylaştırır. Yangın tehlikesi olan ve patlayıcı maddeler büyük kaplara konulup konteyner gemisinin güvertesinde taşınmalıdır. Bütün geminin aynı tehlike ile karşılaşması yerine sadece bir konteynerin bu tehlike ile karşılaşması nedeniyle bu mallar konteynere en iyi uyabilen mallar olarak ele alınmıştır.<sup>506</sup>

Tehlikeli yükün nasıl taşınacağına dair düzenleme bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Burada kısaca NVOCC'lerin tehlikeli yüke ilişkin sözleşmelerinde yer alan kayıtlar incelenecektir.

Konteyner taşımacılığının getirdiği teknik imkanlar günümüzde, tehlikeli yüklerin taşınmasına ilişkin getirilen çeşitli düzenlemelerden kaçmayı da önemli ölçüde kolaylaştırmıştır. Konteyner taşımacılığı taşımanın kesintisiz bir şekilde gerçekleşmesini sağlamaktadır. Eğer konteyner bir çok aşamada örneğin gemide, gümrüklerde sürekli kontrole tabi tutulursa bu taşımanın rasyonelliğini ortadan kaldıracaktır. İşte bu nedenle tehlikeli eşyanın gizlenmesine veya bu konuda getirilen düzenlemelerden kaçmaya imkan sağlamaktadır. Yani kurallara uymadan taşınan tehlikeli eşyalar içeren konteynerlerin varlığı bir gerçektir.<sup>507</sup>

“Slothire” tip sözleşmesinin 4(d)m.sinde<sup>508</sup> tehlikeli veya radyoaktif maddelerin ancak gemi işletenlerin onayı ve bu maddelerin yeterli bir şekilde ambalajlanması ve yerleştirilmesi şartıyla gemiye kabul edilebileceği belirtilmiştir. Gemi işletenlerle, NVOCC arasında yapılan diğer bir çok sözleşmede de bu konu üzerinde durulmuş ve benzer düzenlemeler getirilmiştir. Eğer NVOCC tehlikeli eşyanın taşınmasına ilişkin uluslararası düzenlemeye veya sözleşmeden

<sup>506</sup> ÇAKICI, sh.80.

<sup>507</sup> MORINIÈRE, sh.68.

<sup>508</sup> “SLOTHIRE” sözleşmesi satır 40

doğın yükümlülüklerine aykırı davranırsa sorumluluğu söz konusu olacaktır. NVOCC'nin, gemi işletenlerle yaptığı sözleşmeler nedeniyle, yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmelerine de bu şekilde kayıtlar koymaktadır. Ör. Danmar (Danzas şirketinin NVOCC olarak faaliyet gösteren kolu) tarafından hazırlanan taşıma belgesinin 9.m.sinde bu konuda düzenleme getirilmiş ve tehlikeli maddelerin taşınmasının, ancak taşıyanın onayı ve bu konudaki uluslararası düzenlemelere uygun olmak koşuluyla mümkün olduğu belirtilmiştir.<sup>509</sup>

### **bb) Konışmento veya Taşıma Belgesi Düzenlenmesi**

Taşınmak üzere teslim alınan yük için NVOCC, taşıma belgesi tanzim eder . NVOCC taşıma belgelerine ilişkin herhangi bir kanunda özel bir düzenleme yoktur. NVOCC taşıma belgelerine örnek olarak Atlantic Ocean System, Euro Express Cargo, Mercator Marine Line, Octomar Lines, DANMAR, Trans Service Line, SCAC Ocean Services<sup>510</sup>, FIATA taşıma belgelerini<sup>511</sup> sayabiliriz. Bu belgelerden yeri geldikçe istifade edilecektir.

<sup>509</sup> Bu belge için bk. **MORINIERE** ,sh.459

<sup>510</sup> Bu taşıma belgeleri için bk. **MORINIERE** ,sh.449-470.

<sup>511</sup> FIATA, navlun komisyonculuğu ile ilgili tüm dünyada yeknesak kurallar tesis etmek için bazı belgeler ve formlar düzenlemiştir. Uluslararası alanda navlun komisyonculuğu (freight forwarding) ile ilgili bu belgeler FIATA tarafından düzenlenmiştir ve sadece doğrudan veya dolaylı olarak FIATA üyesi olan navlun komisyoncuları bu belgeleri kullanabilirler. Bu belgeler grupaj hizmetinin verildiği hallerde kullanılan belgelerdir ve malların teslim alınmasından sonra, taşımanın tamamını kapsayan bir belgenin yükletene (veya çarterere) verilmesini sağlarlar. Birçok ülkede bankalar ve uluslararası şirketler tarafından kabul görmesine rağmen İngiltere ve Almanya gibi bazı ülkelerde navlun komisyoncuları uluslararası ticarete "house bill of lading" olarak adlandırılan kendi taşıma belgelerini kullanmaktadırlar. Uygulamada birçok ülke için bu belgelerin standartlarına uyum sağlamak, farklı hukuk sistemleri ve farklı hukuki nitelendirmeler nedeniyle kolay değildir.

FCR (Forwarders Certificate of Receipt)navlun komisyoncusu tesellüm makbuzu olarak tanımlanabilir. Navlun komisyoncusunun parça malı tesellüm ettiğini gösteren bir belge olup üzerinde belirtilen gönderilene, malın teslimi konusunda değiştirilemeyen talimatlar içerir. Bu talimatlar ancak, belgenin aslı, bu belgeyi düzenleyen navlun komisyoncusuna geri verilirse ve o da kabul ederse, iptal edilebilir. Bu belge kıymetli evrak niteliğinde değildir.



Taşıma belgelerinin çok türlü taşımadaki rolü, deniz taşımalarındaki rolü kadar önemlidir<sup>512</sup> ve bu belgelerin incelenmesi neticesinde, klasik anlamda konişmento ile karşılaştırılmaları mümkün olacaktır. Genellikle NVOCC'nin isminin antette yer aldığı bu belgelerin ön yüzünde yükleten , gönderilen , yükün tasviri ve yükleme ve boşaltma yeri ve tarihine ilişkin bilgiler yer alırken arka yüzünde ise NVOCC ile yükleten arasında yapılan sözleşmenin şartları yer alır.

NVOCC'nin taşıma belgesi düzenleme borcu incelenirken öncelikle bu belgelerin içeriği ve daha sonra da niteliklerine ilişkin bilgi verilmeye çalışılacaktır .

### **aaa) NVOCC Tarafından Yükletenlere Verilen Taşıma Belgesinin İçeriği**

NVOCC tarafından düzenlenen belgelerin iki şekilde ortaya çıkabileceğini görülmektedir. İlk grup taşıma belgesinde NVOCC, taşıyan olarak görülmekte , ikinci grubu oluşturan belgelerde ise NVOCC'nin yük ilgilisi müvekkilini temsilen, temsilcisi sıfatı ile hareket ettiği görülmektedir<sup>513</sup>.

NVOCC'nin taşıyan olarak görüldüğü belgelerin ,uygulamada bir çok örneğine rastlanmakta ve bu belgelerinin birbirlerine benzediği

---

Kıymetli evrak niteliğindeki FCT (Forwarders Certificate of Transport) yani navlun komisyoncusu taşıma belgesi ise, navlun komisyoncusunun, gönderenin talimatlarına uygun olarak parça malın gönderilmesini veya teslimini üzerine aldığını belirtir. Belgedeki şartlara uygun olarak seçeceği araçlar vasıtasıyla, navlun komisyoncusu yükü teslim borcu altındadır.

FBL( Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill Of Lading) FIATA kombine taşıma belgesi ise, özellikle çok türlü (multimodal) kara/deniz taşıması için öngörülmüştür. Navlun komisyoncusu, FBL kullanmakla taşımayı üzerine aldığını, taşımadan dolayı sorumluluğu üstlendiğini beyan etmiş olmaktadır. Yukarıda açıklananların dışında FIATA tarafından düzenlenen diğer bazı belgeler şunlardır. FWR (FIATA depo makbuzu), FIATA SDT (Tehlikeli malların taşınması ile ilgili beyan), FIATA SIC (Ölçüm belgesi), FFI (FIATA navlun komisyoncusu direktifleri).**TANGÜN**, sh.11-12

<sup>512</sup> **BONASSIES, P:** Le Transport Multimodal Transmaritime, Annales IMTM , 1988,sh.98 vd.

<sup>513</sup> **MORINIERE**,sh.73-74.

ve aynı şekilde kaleme alındığı görülmektedir. Belgelerin ön yüzü incelendiğinde klasik deniz konişmentolarıyla büyük benzerlik taşıdıkları görülür. Konişmentolarda yer alan yükletenenin adı, gönderilenin adı, geminin adı, yükleme limanı, boşaltma limanı, yüke ilişkin kayıtlar, navluna ait koşullar gibi kayıtlara, NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerinde de rastlanırken, bu belgelerle konişmento arasındaki en önemli farkı taşıma belgelerinde yer alan “for delivery apply to” veya “for the release of the goods apply to” şeklindeki İngilizce ifadelerin yer aldığı bölüm oluşturur. Taşıma belgelerindeki bu bölüme yükün teslimi için nereye başvurulması veya kiminle temasa geçilmesi gerektiği yazılır. Bu İngilizce ifadelerin belgede yer alması uygulamada NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerinin karakteristik özelliğini oluşturur<sup>514</sup>. Bu ifadeye dayanarak gönderilen, yükü teslim alabilmek için, NVOCC'nin varma limanındaki temsilcisine yönlendirilir. Her limanda bir büro açma imkanı olmayan NVOCC, genellikle temsilci olarak diğer taşıma araçlarını veya kendi meslektaşlarını seçecektir.

Bu belgelerin başlığında “bill of lading” yani “konişmento” ibaresi yer alırken, sağ üst köşede ise NVOCC'nin adı yer almaktadır. NVOCC tarafından seçilen ticaret unvanı genellikle gemi işleyen büyük taşıma şirketlerinin (ör. Octomar Lines, Danmar Lines veya Blue Anchor Line gibi) isimlerine yakın niteliktedir<sup>515</sup>.

Belgelerin arka yüzünde ise NVOCC ile yük ilgilisi arasındaki ilişkileri düzenleyen sözleşme şartları yer almaktadır. Tanımlar başlıklı bölümde NVOCC , taşıyan ( carrier) olarak tanımlanmaktadır. İncelenen belgeler arasında “Danmar Lines” tarafından düzenlenen belgede <sup>516</sup> ise açıkca “Taşıyan bir NVOCC'dir” denilmektedir.

---

<sup>514</sup> MORINIERE, sh.74.

<sup>515</sup> MORINIERE, sh.74.

<sup>516</sup> MORINIERE, sh.459.

Emre yazılı düzenlenmeleri hariç bu belgeler kıymetli evrak niteliğinde değildir. NVOCC, taşıma belgesinde belirlenenin dışında bir gemiyi de taşıma için kullanabilir. Belgelerin tamamında, yükün LCL veya FCL yük olmasına göre, NVOCC tarafından yükün ambalajlanması borcuna ilişkin sözleşme şartları bulunur. Eğer FCL yük söz konusu ise ayrıca NVOCC, konteyneri denetleme hakkını da elinde tutacaktır.

Belgelerde yer alan sözleşmenin en önemli şartları, NVOCC'nin sorumluluğuna ilişkin olanlar ve sözleşmeye uygulanacak hukuka ilişkin olanlardır. Sözleşmelerde genellikle NVOCC'nin ticari işletmesinin merkezinin bulunduğu yer mahkemelerin yetkili olacağı konusunda düzenleme yapıldığı görülmektedir.<sup>517</sup>

Taşıma belgelerinde yer alan sorumluluğa ilişkin şartlarda, deniz yoluyla yapılan taşımalar ve deniz safhasını da içeren çok türlü taşımalar ayırımının yapıldığı görülmektedir. Sorumluluk temelde taşımanın deniz bölümüne dayanmakta ve belgelerin tamamında "Lahey Kurallarına"<sup>518</sup> ve "Visby Kuralları" olarak anılan 1968 tarihli protokole atıf yapmaktadır<sup>519</sup>.

Deniz taşımalarını da içeren çok türlü taşımalarda ise taşımanın deniz kısmına yukarıdaki kurallar uygulanacak, bununla birlikte eğer ziya ve hasarın taşımanın hangi kısmında gerçekleştiği biliniyorsa ve bu kısım deniz taşımalarını içeren kısım değilse, ziya ve hasarın gerçekleştiği evre hangi taşıma safhası ise o safhaya ilişkin kurallar uygulanacaktır. Buna "iş ağı" ( network) sorumluluk sistemi denilmektedir.

---

<sup>517</sup> MORINIÈRE, sh.75.

<sup>518</sup> Lahey Kuralları olarak anılan 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu yani Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme 25.8.1924'de kabul edilmiştir.

<sup>519</sup> 19-22 Şubat 1968'de Brüksel'de toplanan konferansta Vibsby Kuralları olarak anılan "Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 Tarihli Brüksel Andlaşmasının Tadiline Dair Protokol" kabul edilmiştir.

NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgeleri yukarıda saydıklarımız dışında , konişmentolarda yer alan; yükün güvertede taşınması, yükün teslimi, navlun, müşterek avaryaya ilişkin şartlar gibi bir çok şartı daha ihtiva etmektedir.

NVOCC'nin yük ilgisinin temsilen hareket ettiği ve buna göre düzenlenen belgelerde de, yukarıda incelenen taşıma belgelerinde olduğu gibi, yükletenin adı, gönderilenin adı, geminin adı, yükleme limanı, boşaltma limanı, yüke ilişkin kayıtlar, navluna ait kayıtlar gibi "for delivery apply to" yani yükün teslimi için nereye başvurulması veya kiminle temasa geçilmesi gerektiği gibi kayıtlar da aynen konmaktadır.Örneğin "Atlantic Ocean System" tarafından hazırlanan taşıma belgesinde<sup>520</sup> "aşağıda imzası bulunan şirket sadece ve yalnızca temsilci sıfatıyla hareket etmektedir" ibaresi yer almaktadır. Ayrıca bu taşıma belgeleri üzerinde açıkca bu belgelerin "house bill of lading" olduğu ifade edilmektedir. "House bill of lading" taşıma aracısı tarafından hazırlanan taşıma belgesini ifade ederken. "Master bill of lading" ise temel taşıma belgesini yani gemi işleten tarafından düzenlenen belgeyi ifade eder. Kendisine "house bill of lading" olarak adlandırılan taşıma belgesi verilen yük ilgilisi, bir taşıma aracısıyla iş yaptığını ve kendisine verilen dışında başka bir taşıma belgesinin yani "Master bill of lading" in de var olduğunu bilmektedir<sup>521</sup>.

### **bbb)Taşıma Belgesinin Niteliği**

Bu bölümde, NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesinin, taşıma sözleşmesinin varlığını kanıtlayan konişmento niteliğinde bir belge olup olmadığı sorusuna cevap aranacaktır.

Konüşmento ,dar anlamda tamamen deniz taşımalarına özgü bir belgedir<sup>522</sup> ve TK'nun 1097<sup>523</sup> vd.m. lerinde düzenlenmiştir.

<sup>520</sup> MORINIÈRE, sh.455 vd.

<sup>521</sup> MORINIÈRE,sh.76-77.

<sup>522</sup> Konüşmentoya ilişkin ayrıntılı bilgi için bk. ÇAĞA-KENDER, C.II, sh.65 vd.;BONASSIES, P.:Le Connaissance ,Evolution Historique, Perspectives, Annales de L'IMTM, 1984, sh.103

Günümüzde konişmento teriminin kullanım alanı genişleyerek deniz taşımaları dışında düzenlenen belgeler için de “konişmento” teriminin kullanıldığı görülmektedir. (Ör. Uygulamada “FIATA konişmentosu” terimi kullanılır ancak bu belgeyi düzenleyen taşıma aracısı tarafından organize edilen taşımanın hiç bir bölümü denizde gerçekteşmeyebilir) Bu bölümde konişmento terimini dar anlamıyla yani deniz taşımalarına özgü olarak kullanılacak ve diğer tüm benzer belgeler taşıma belgesi olarak ifade edilecektir.

Konişmentonun üç temel fonksiyonu vardır<sup>524</sup>. Öncelikle taşıma sözleşmesi ve bu sözleşmenin koşulları hakkında delil teşkil eder . Yüğü temsil eden bir emtia senedi niteliğindedir ve son olarak yüğü taşınmak üzere teslim alındığını tevsik eden bir makbuz fonksiyonunu haizdir.

NVOCC tarafından düzenlenen belgelerin çoğunun temel fonksiyonu, yüğü taşınmak üzere teslim alındığını tevsik etmesidir<sup>525</sup>. Bu belgelerin yüğü temsil etme özelliğı de vardır ve uluslararası ticarete ticari ilişkinin güvenliğini sağlayan akreditif işleminde önemli rol oynarlar. NVOCC tarafından düzenlenen belgelerin yüğü temsil fonksiyonundan bahsederken karşımıza iki ayrı ihtimal çıkmaktadır. İlk ihtimalde gemi işletenlerle yolculuk çarteri sözleşmesi yaparak yolculuk çartereri sıfatını kazanan NVOCC tek başına bir taşıma belgesi düzenleyip yük ilgililerine vermektedir. Bu durumda NVOCC tarafından düzenlenen belge yüğü temsil eden tek belge olarak bu fonksiyonu yerine getirir. İkinci ihtimalde ise gemi işletenler,NVOCC ile yaptığı sözleşme sonucunda kendisi bir konişmento düzenleyerek NVOCC'ye verir. İşte bu ikinci ihtimalde ilk konişmentonun yanında bir de NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesi söz konusu olacağından her iki belgenin de tüm ilgililerine

<sup>523</sup> Konişmentoya ilişkin hükümler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1228 vd. m.lerinde düzenlenmiştir.

<sup>524</sup> Konişmentonun fonksiyonları ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. **ÇAKALIR, Y.:** Konişmento, İstanbul 1995 ( Basılmamış Tez ) sh.54 vd.

<sup>525</sup> **MORINIERE**,sh.78

karşı yükü temsil etme fonksiyonu olacağı söylenemez. Böyle bir durumda NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesine değil gemi işletenler tarafından düzenlenen belgeye üstünlük tanınacak<sup>526</sup> ve sonuç olarak bu ihtimalde NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesinin gemi işleten (ör.donatan) karşısında yükü temsil etme özelliğinden bahsedilemeyecektir.

NVOCC tarafından düzenlenen tüm belgelerin her birinin bir sözleşmeyi somutlaştırdığı söylenebilir. Ancak sadece bir konişmento gerçek anlamda bir deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesini ortaya koyar. NVOCC'nin temsilci olarak hareket ettiği ve müvekkiline karşı taşımanın organizasyonu borcu altına girdiği belgelerin bu durumda konişmento olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Çünkü bu belgelerde taşıma sözleşmesi niteliği yoktur<sup>527</sup>. Diğer belgelerde ise NVOCC kendini limandan limana taşımayı veya multimodel taşımayı gerçekleştiren taşıyan olarak tanıtabilir. Bir belgenin niteliğinin belirlenmesinde önemli olan tarafların gerçek iradeleridir.

Yani NVOCC tarafından düzenlenip yük ilgilerine verilen belgelerin yukarıda sayılan üç temel fonksiyonu yerine getirdiğinde konişmento olarak nitelendirilmesi gerekir. Ancak bu açıklamanın hem gemi işletenin( veya fiili taşıyan) hem de NVOCC'nin belgelerinin bir arada olduğu halde geçerli olamayacağını ve NVOCC 'nin yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmenin bir deniz taşıma sözleşmesi veya deniz yoluyla taşımayı da içeren çok türlü taşıma sözleşmesi olduğunda ancak bu belgelerin konişmento olarak kabul edilebileceğini de eklemek gerekir. Diğer tüm ihtimallerde NVOCC tarafından düzenlenen belgelerin konişmento olarak adlandırılmayacağını, "NVOCC taşıma belgesi" olarak tanımlanabilecekleri söylenebilir<sup>528</sup>.

<sup>526</sup> Cass Ass Plén , 29 Janvier 1991 BTL 4 Novembre 1991,sh.676 vd.;**MORINIERE**,sh.79

<sup>527</sup> **MORINIERE**,sh.79.

<sup>528</sup> **MORINIERE**,sh.80

“NVOCC taşıma belgeleri” de , konişmento gibi yükün taşınmak üzere teslim alındığını tevsik ederler. Ancak burada fiili taşıyan(gemi işleten) tarafından düzenlenen konişmento ile bu belgelerin bir arada bulunması meselesi ortaya çıkar. Bu durum Milletlerarası Ticaret Odası'nın Akreditifler Hakkında 500 Sayılı Yeknesak Teamül ve Uygulamaları'nın 30.m.sinde de açıkca ifade edildiği gibi onun akreditifin işleyişi açısından değerini ortadan kaldırmaz<sup>529</sup>. Yine de bu belgelerin yükün taşınmak üzere teslim alındığını tevsik etme fonksiyonu ancak varma limanında yükün teslimi sırasında NVOCC'nin temsilcisine karşı söz konusu olabilir. Yani bu belgelere dayanarak yükün fiili taşıyanından ( gemi işletenden ) veya arada yer alan NVOCC'lerden teslim alınması mümkün değildir<sup>530</sup>. Taşıma belgesi, NVOCC'ye ve onun temsilcisine karşı yükü temsil fonksiyonuna sahipken, fiili taşıyanına karşı bu fonksiyonu haiz değildir. NVOCC taşıma belgesi, gemi işletene(fiili taşıyana) karşı herhangi bir sözleşmenin varlığını da ortaya koymaz.

NVOCC'ler FIATA belgelerini kullanabilirler ancak bu durum tüm FIATA belgelerinin ,NVOCC taşıma belgesi niteliğinde olduğu sonucunu doğurmaz.

Sonuç olarak, bir belgenin konişmento niteliğini taşıması için taşıyan veya taşıyan sıfatıyla hareket eden NVOCC tarafından düzenlenmesi gerekirken; “NVOCC taşıma belgesi” olarak nitelendirilebilmesi için de taşıyan sıfatıyla hareket etmeyen bir NVOCC tarafından düzenlenmesi gerekir. Bu durumda belgenin çeşidi ve başlığından çok ona niteliğini veren kim tarafından düzenlendiğidir. Ancak tüm bu ayırımların teoride kaldığını da belirtmek gerekir çünkü ticari hayatta konişmento terimi çok daha geniş manada kullanılmaktadır.

<sup>529</sup> Bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgi yuk. I. Bölüm, I, C, 2,a 'da verilmiştir.

<sup>530</sup> Cass Ass Plén 29 Janvier 1991 ,BTL 4 Novembre 1991 ,sh.676-684-748

### ccc) Belgenin Yük İlgilisine Verilmesi

NVOCC taşıyan sıfatını kazandığında yükletene konişmento düzenleme borcu altına girer. Konişmento TK'nun 1097.m.sinin ilk fıkrası uyarınca yükletenin<sup>531</sup> talebi üzerine tanzim edilir. TK'na göre konişmentoyu düzenlemeye zorunlu ve yetkili olan şahıs taşıyandır ve deniz yoluyla mal taşımaya taahhüt eden her şahıs konişmento düzenlemeye yetkilidir. TK 'nun 1097.m.sindeki bu düzenleme<sup>532</sup> 1924 tarihli Lahey Kuralları m.3.3' den alınmıştır. Yine benzer bir düzenleme Hamburg Konvansiyonunun 14.m.sinde<sup>533</sup> yer almaktadır.

Yukarıda sayılan tüm düzenlemelerde taşınmak üzere teslim veya gemiye yüklenen yük hakkında konişmento düzenlenmesini talep hakkı yükletene aittir ve taşıyanla arasındaki akdî ilişkiden

<sup>531</sup> TK'nun 1038. m.sinde yükletenin, taşıtanın dışında üçüncü bir kişi olabileceğine işaret edilir.

<sup>532</sup> Konişmentoya ilişkin hükümler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1228 vd. m.lerinde düzenlenmiştir. Maddenin 2.f.sında "Yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için "tesellüm konişmentosu" düzenlenebilir. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun iadesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada "yükleme konişmentosu" düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konişmento "yükleme konişmentosu" hükmündedir. Konişmento, kaptan tarafından veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan nam ve hesabına düzenlenebilir." Hükmü yer alır. Tasarının 12228.m.sinin İki ilâ beşinci fıkraları 6762 sayılı Kanunun 1097 ve 1101 inci maddelerinden, birinci ve altıncı fıkralar ise Hamburg Kaidelerinin 1(7) ve 14 üncü maddelerinden alınmıştır. Böylece, konişmento fonksiyonları da dikkate alınmak suretiyle tanımlanarak uluslararası uygulamada (bilhassa bankacılık alanında) hangi taşıma senetlerinin konişmento sayılabileceği hakkında ortaya çıkan tereddütlerin önüne geçmeye çalışılmıştır. Maddede konişmentonun, donatan değil, taşıyan konişmentosu olduğu vurgulanmıştır; konişmentonun emre ve hâmile yazılı olarak düzenlenebileceği gibi nama yazılı olarak da düzenlenebileceği açıkça ifade edilmiş, böylece İngiliz uygulamasından farklı olarak nama yazılı konişmentoların da eşyayı temsil fonksiyonunu haiz olabileceği belirtilmiştir. Son fıkrada ise, düzenlendikleri ülke kanunlarının cevaz vermesi şartıyla elektronik konişmento düzenlenmesinin de önü açılmıştır.

<sup>533</sup> Hamburg Kuralları m.14 /l 'de " taşıyan veya fiili taşıyan eşyayı muhafazası altına alınca , gönderenin talebi üzerine taşıyan bir konişmento düzenlemekle mükelleftir." Şeklinde bir düzenleme getirilmiştir.



doğmaktadır.<sup>534</sup> Uygulamada NVOCC tüm hallerde, hatta taşıma işleri komisyoncusu olarak hareket ettiğinde dahi, bir taşıma belgesi düzenlemek durumundadır. Çünkü bu belge varma limanında yükün teslimini kolaylaştıracak, sigorta sözleşmesi açısından sigortalanan yükün belirlenmesini sağlayacak ve son olarak akreditifin işleyişinde önemli bir yer tutacaktır

NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesi ile konişmentonun birbirinden ayrılması gerektiğine yukarıda değinmiştik. Gemi işleten (fiili taşıyan) ve NVOCC'nin her birinin taşımaya ilişkin belge düzenlediği durumda, gemi işleten tarafından düzenlenen belgeye konişmento sıfatı verilirken, NVOCC tarafından düzenlenen belgeye ise "NVOCC taşıma belgesi" demek yerinde olacaktır<sup>535</sup>.

Uluslararası konvansiyonlarda ve TK m.1098'de belirlenen konişmento yer alması gereken unsurlardan yükün cinsi, miktarı vs. gibi zorunlu unsurların konişmentoda yer almasına ilişkin borcu da NVOCC yerine getirmektedir.

NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesi genellikle teslim alınan yükü tasvir ederken, "co-loading" olarak adlandırılan ve NVOCC'nin tek başına bir konteyneri dolduramadığı hallerde diğer bir NVOCC'nin taşıyacağı yük ile kendi taşıyacağı yükü birleştirerek taşıma yapıldığında, farklı taşıma belgeleri düzenleneceğinden ortaya çeşitli sorunlar çıkabilir. Sonradan düzenlenen belgelerde çoğu zaman yük ilk belgede tasvir edildiği şekilde tasvir edilmeyebilir. Örnek vermek gerekirse: Yük ilgisinin LCL yükü, grupaj yapılarak taşınmak üzere ilk NVOCC tarafından kabul edildikten sonra, bu NVOCC yükü ikinci bir NVOCC'ye tekrar LCL yük olarak teslim etmekte ve ikinci NVOCC de bu yükün FCL olarak gemi işleten bir şirket tarafından taşınmasını sağlamaktadır. Böyle bir durumda ilk NVOCC tarafından düzenlenen taşıma

<sup>534</sup> ÇAĞA-KENDER, C.II, sh.67

<sup>535</sup> MORINIERE, sh.79-80

belgesinde yükün tasviri ile, son aşamada gemi işleten taşıma şirketince düzenlenen konişmentodaki tasvirinde fark ortaya çıkabilir<sup>536</sup>. Bu durum da ileride sorumluluk açısından çeşitli sorunlara yol açabilecektir. Yükün belirlenmesinde ortaya çıkan farka ilişkin yük ilgilisinin unutmaması gereken en önemli şey onun ilk NVOCC ile sözleşme yapmış olduğudur. Bu nedenle gönderilen yükü teslim alırken çekincelerini sözleşme ilişkisi içinde olduğu ilk NVOCC'ye karşı ileri sürmelidir<sup>537</sup>.

Taşınmak üzere tesellüm edilen ve gemiye yüklenen yükün konişmentoda belirlenmesi zorunludur. Çünkü tesellüm ikrarı ve teslim taahhüdünün tamam olabilmesi için tesellüm edildiği ikrar ve varma limanında teslimi taahhüt edilen şeyin ne olduğu beyan edilmek lazımdır. Yükün konişmentoda beyanı TK m.1110/II'deki<sup>538</sup> karineye esas teşkil eder, yani yük konişmentoda yazılı olduğu gibi tesellüm edilmiş sayılır.

<sup>536</sup> MORINIERE,sh.86.

<sup>537</sup> MORINIERE,sh.86

<sup>538</sup> TK m.1110/II hükmü yerine Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1239.m.sinde: "(1) Konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya, yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması halinde, fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeblerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorundadır.(2) Taşıyan eşyanın haricen belli olan halini konişmentoda beyan etmeği ihmal ederse, konişmentoda eşyanın haricen iyi halde olduğuna dair beyanda bulunulmuş farz olunur.(3) Bu maddenin birinci fıkrasına dayanarak konişmentoya hakkında çekince konulan beyanlar saklı kalmak üzere, konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına veya, yükleme konişmentosu düzenlenmiş olduğu takdirde, yüklediğine, karine teşkil eder. şu kadar ki, bu karinenin aksi konişmentoyu ondaki eşya tarifine güvenerek iyi niyetle devralan (gönderilen de dahil) üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz; 1186 ncı maddenin dördüncü fıkrası saklıdır." Hükmü getirilmiştir. TK'nun 1100.m.si ile 1110. maddesinin ikinci fıkrasında düzenlenen hükümler yerine, Tasarıya Lahey Kaidelerinin 3(3) maddesi ile ilgili mahkeme kararlarından mülhem olarak ispat kuralları koyan Hamburg Kaidelerinin 16(1)-(3) maddesi hükmü alınmıştır. Maddede, taşıyanın eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi veya miktarı hakkında konişmentonun kendi aleyhine karine teşkil etmesinin sonuçlarından

NVOCC tarafından taahhüt edilen konteyner taşıması göz önüne alınarak bu taşımalarda özellik arzedecek bazı konuların üzerinde aşağıda durmak gerekecektir.

Taşıyan yükün miktarını, markasını ve haricen belli olan hal ve mahiyetini yükletenin talebi üzerine onun beyanına göre konişmentoya yazmakla yükümlüdür. Ancak kanun taşıyanı , belirli şartlarla yükletenin yükün miktarı hakkındaki beyanlarını düzeltmek veya teslim borcu bakımından hükümsüz hale getirmek imkanını tanımıştır.

Kanun taşıyanı yükletenin yükün miktarı hakkındaki beyanlarıyla iki halde bağlı tutmamıştır. Bunlar: Yükletenin beyanlarının doğruluğunu kontrol etmeye imkan bulunmaması veya bu beyanların doğruluğundan yahut tamam olmasından şüphe edilmesi halleridir. ( TK m.1100 f.II b.2). Taşıyan, örneğin yükün ölçü, sayı ve tartısına ilişkin yükletenin beyanlarını konişmentoya oldukları gibi yazmakla beraber bu hususa dair belli değil anlamına gelen , “said to weight”, şeklinde bir şerh vererek sözkonusu kayıtların TK m.1110 f.II uyarınca aleyhine karine teşkil etmesine engel olmak ve teslim borcu bakımından bunları hükümsüz hale getirmek imkanına sahiptir<sup>539</sup>. Ancak kanun belirli hallerde taşıyanı yükletenin beyanlarıyla bağlı tutmadığından konişmentoya yazılacak “belli değil” şerhinin gerekçeli olması , yani hangi kayda ilişkin olduğunu ve hangi sebepten ötürü kontrol imkanı bulunmadığını belirtmesi şarttır. Bununla birlikte basit bir belli değil kaydının yeterli olduğu ihtimaller de vardır. Taşıyan yükleten tarafından yükün miktarı hakkında usulüne uygun olarak yapılacak beyanlardan mesala ikisini konişmentoya yazacak olursa bunlardan biri hakkında gerekçesiz bir belli değil kaydı

---

kurtulabilmesi için çekincesini, gerekçesi ile birlikte konişmentoya ekletmesi gerektiği vurgulanmıştır. Keza, eşyanın haricen belli olan halini taşıyanın yükletenin talebine göre değil, kendi tecrübelerine dayanarak senede koyacağı kabul edilmiştir. Buna ilaveten maddede 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 3(3) maddesine ve Hamburg Kaidelerinin 16 ncı maddesine uygun olarak, konişmentonun karine fonksiyonunun onu iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı çürütülemeyeceği açıklanmıştır.

<sup>539</sup> ÇAĞA-KENDER, C.II ,sh.77 vd.

koyabilir<sup>540</sup>.Ayrıca taşıyanın sorumluluğunun hakkında emredici hükümlerin geçerli olmadığı hallerde (TK m.1117-1118)'de gerekçeye luzum yoktur. Burada m. TK 1117 b.1 de sözleşmenin güvertede taşınacağı konişmentoda yazılı olup fiilen de böyle taşınan mallara ilişkin olması halinde TK m.1116 kapsamı dışında bırakıldığı ifade edilmektedir. NVOCC tarafından taşınması taahhüt edilen yük konteyner yüküdür ve konteyner yükü de mutad olarak güvertede taşınması esas olan yüklerdendir<sup>541</sup>. Bu nedenle emredici hükümlerin uygulanmayacağı güverte yüküne ilişkin, düzenelenen konişmentoya gerekçesiz bir belli değil kaydı konulabilir.

TK m.1110 f.II b.2de getirilen düzenleme de NVOCC tarafından taahhüt edilne taşımalar açısından önem arzedecektir. Bu maddeye göre yükler taşıyana kapalı kaplarda veya ambalajlı olarak teslim edilmiş ise bu tip yükler bakımından taşıyan “içindeki belli değil” veya bu manada bir kaydı konişmentoya koyabilir. Bu klozun gerekçeli bir kloz olmasına luzum yoktur. Bu takdirde konişmento malların muhtevası yani cinsi,değeri ve miktarı<sup>542</sup> hakkında karine teşkil etmez. Burada yükün kapalı kaplarda tevdi edilmiş olması bir kontrol imkansızlığını ifade etmektedir. Gerekçe aranmaması da objektif şartlardan yani yükün taşınma tarzından dolaydır.gerekçe zaten klozun kendinde mevcuttur. Yani kontrol imkansızlığı bu objektif şartlardan dolayı kendiliğinden anlaşılmaktadır.NVOCC tarafından teslim alınan yük eğer FCL yük ise bu durumda konteyner yükleten tarafından istif edilip taşınmak üzere NVOCC tarafından teslim alındığından böyle bir durumda konteynerin kontrol edilmesindeki zorluk açıkca görülecektir.

Ancak yük konteynere NVOCC tarafından grupaj yapılarak istiflenmiş ise yani LCL yük söz konusu ise bu durumda

<sup>540</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II ,sh.78

<sup>541</sup> **AYBAY - AYBAY - AYBAY- AYBAY**,Deniz Hukuku, sh.600.

<sup>542</sup> **AKINCI,S.**, sh.220.

konişmentoya “içindeki belli değil” şeklinde gerekçesiz bir kloz konulamayacaktır. Çünkü artık kontrol imkansızlığından bahsedemeyeceğimiz gibi kapalı kaplar içinde tevdiiden de söz edemeyiz. Burada olsa olsa konteyner içindeki yük ambalajlı ise her ambalaj için geçerli olmak üzere “ belli değil klozu” TK m.1110 f.II b.2'deki şekliyle konulabilir.

### **cc)Deniz Yoluyla Eşya Taşıma veya Deniz Safhasını İçeren Çok Türlü (Multimodal) Taşıma**

#### **aaa) Deniz Yoluyla Taşıma**

Taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyan eşyayı bir yerden diğerine götürmekle yükümlüdür. Ancak taşımanın nasıl yapılacağı yük ilgisinin veya ithalatçının isteklerine göre değişecektir. Örneğin büyük bir şirket olan yük ilgilisi, tam konteyner yükünü sahip olduğu kara taşıma araçlarıyla limana kadar getirip, burada sadece deniz taşıması için NVOCC'ye teslim edip varma limanında da temsilcileri tarafından yükü teslim alırken; göndermek istediği küçük yükleri NVOCC'ye teslim eden daha küçük bir işletme, taşımanın baştan sona NVOCC tarafından organize edilmesini talep edebilmektedir. Bu organizasyon kapsamında NVOCC, yükü kara taşıma araçları ile yükletenin deposundan alacak, grupaj yapabilmek için kendi terminaline getirecek, konteyner içindeki yükün deniz yoluyla taşınmasını sağlayacak, varma limanından terminale getirdiği yükü ayıracak ve son olarak yükün karayoluyla gönderilene ulaştırılmasını sağlayacaktır.

NVOCC'nin asıl yükümlülüğü eşyanın taşınmasıdır. Her ne kadar NVOCC'ler taşıma organizasyonu ve lojistik alanında uzman olarak bilinse de, yük ilgilisi NVOCC'den sadece yükün deniz yoluyla taşınmasını( yani tek bir ortamda yapılan taşımayı) da talep edebilir. Bu durum özellikle sadece küçük NVOCC'lerin ve diğer taşıma araçlarının yüklerini taşıyan büyük çaplı NVOCC'ler için geçerlidir. Örneğin Fransa'nın Le Havre şehrinde faaliyet gösteren bir taşıma komisyoncusu deniz yoluyla Kanada'nın Montreal şehrine taşınmak

üzere tam konteyner yükünü NVOCC'ye teslim ettiğinde , NVOCC burada tam anlamıyla, düzenli sefer yapan taşıma şirketleri gibi hareket etmektedir. Zaten çoğu zaman yükleten NVOCC'yi bu taşıma şirketlerinden ayırt edemez<sup>543</sup>.

Bazen de NVOCC'nin, LCL yükü tek bir ortamda sadece deniz yoluyla taşınması mümkün olabilir. Bu durumda yükün başka yüklerle tek bir konteynerde birleştirilmesi yani grupaj hizmeti NVOCC için yan borç olarak ortaya çıkar.

### **bbb) Deniz Safhasını İçeren Çok Türlü (Multimodal) Taşıma**

NVOCC'ler faaliyetlerini , taşımanın organizasyonu ve lojistik konusunda yeteneklerine dayanarak geliştirmişlerdir. Çalışmanın başında verdiğimiz Nantes-Brantford arası yapılan örnek taşımada görüldüğü gibi NVOCC çok türlü taşımalarda da uzmanlaşmıştır. Bu örnekte içinde deniz taşınmasının da yer aldığı kapıdan kapıya taşımanın NVOCC tarafından nasıl koordine edildip, gerçekleştirildiği ve yük ilgililerinin sadece tek bir kişiyle muhatap olduğu görülmektedir. Bu durum yük ilgililerine büyük kolaylık sağlamakta, birçok üretici firma için ayrı bir ihracat departmanı oluşturma ve birden çok taşıma aracıyla muhatap olma sorununu ortadan kaldırılmaktadır. NVOCC deniz taşınması da, diğer ortamlarda yapılan taşımaları da ( kara , nehir , hava , demiryolu) daha önceden akdettiği sözleşmelerle sağlamaktadır.

NVOCC'nin gerçekleştirdiği taşımaların bazıları için “çok türlü (multimodal) taşıma”, “kombine taşıma” ifadeleri yanında “intermodal<sup>544</sup>” taşıma ifadesi de kullanılmaktadır. Bu konuda Fransız hukukunda Remond-Gouilloud, “intermodal transport” teriminin daha çok iktisadi anlam taşıdığını, “multimodal transport” teriminin 1980

<sup>543</sup> MORINIÈRE, sh.70.

<sup>544</sup> Bu terimin kullanımına ilişkin bk. **MASSEY, E. A.:** Prospects For a New Intermodal Legal Regime : A Critical Look At The TCM, JMLC vol.3, no.4,sh.725-773.; **GORTON,** Freight Forwarder.sh.1vd.;**MAHONEY,**sh.1 vd.

tarihli konvansiyon tarafından benimsendiğini, kombine taşıma ifadesinin ise uygulamada yaygın olarak kullanıldığını” belirtmiştir<sup>545</sup>.

Türk Hukuku’nda ”multimodal transport” terimi için çeşitli karşılıklar öngörülmüştür. Bunlara örnek olarak: ”değişik tür taşıtlarla yapılan taşıma<sup>546</sup>”; ”çok modlu taşıma<sup>547</sup>” ; ”karma taşıma<sup>548</sup>” , ” çok türlü taşıma<sup>549</sup>” ifadeleri gösterilebilir.

NVOCC’nin faaliyetlerinin gelişimi, konteynerleşme olarak ifade edilen taşıma alanındaki gelişim ile paralellik arzeder. Konteyner taşımacılığı; yükün bir araya getirilmesi, birden çok taşıma türünün kullanılması ve en önemlisi de yükletenin tek bir taşıyanla muhatap olması unsurlarını bir araya getirir. Bu unsurların bütünü kapsayan ve 1980 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu tarafından da benimsenen bir terim olarak ”multimodal transport” terimi ve bu terimin Türkçe karşılığı olarak ”çok türlü taşıma “terimi çalışmada tercih edilmektedir.

Kullanılan çok türlü, kombine veya karma taşıma ifadelerinin benzer anlama geldiği tartışmasızdır. NVOCC açısında bakıldığında ise bu tip faaliyetler, yük ilgililerine karşı olan taşıma borcunun ifasında; yükleme, boşaltma ve aktarmayı en aza indirerek taşıma süresini kısaltma; kapıdan kapıya taşıma imkanı sağlama ve sonuç olarak da zaman ve emekten tasarruf ederek taşımanın ucuzlaması imkanını vermektedir.

<sup>545</sup> **REMOND-GOUILLOUD**, Droit Maritime, sh 344 ,dn 44

<sup>546</sup> **ARKAN, S.:** 24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerine Bir İnceleme, BATİDER,1982, C.XI , S.3 ,sh.27 vd.

<sup>547</sup> **AKIN** ,sh.37 vd

<sup>548</sup> **ARKAN**, Karma Taşımalar, sh.341 vd.

<sup>549</sup> Ulaştırma Bakanlığı’nın ”Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu” ile ilgili yazışmalarda kullandığı kavramdır. **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.89

### dd) Yükün Gönderilene Teslim Edilmesi

Teslim, taşıyanın taşınmak üzere aldığı malı yolculuğun sonunda gönderilenin rızasıyla onun vasıtasız zilyetliğine terk etmesi olarak tanımlanır.<sup>550</sup> Teslim iki tarafın iradesine dayanan bir işlem olup taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüğü ancak bu surette sona erer.

Gönderilenin yükü tesellümü, taşıyan tarafından icra edilen ve iki taraflı olan teslim işlemine katılması, taşıyanın muvafakati ile yük üzerinde fiili hakimiyeti elde etmesidir. Vasıtasız zilyetliği ele geçirmek imkanını elde etmesi lâzım ve kâfidir. Gönderilen böylece iradi bir tasarrufu ile yükü kabul etmektedir. Ancak bu taşıma sonucunu tasvip ettiği anlamına gelmez. Sözleşmede yapılan düzenlemeye göre yük limanda, grupaj terminalinde veya gönderilenin deposunda teslim edilebilir.

Gönderilen, yükü teslim alabilmek için, NVOCC tarafından düzenlenen konişmento veya taşıma belgesini onun temsilcisine vermek zorundadır<sup>551</sup>. Gemi işleten tarafından düzenlenerek NVOCC'ye verilen konişmentonun yanında, NVOCC tarafından düzenlenip yükletene verilen ikinci bir belgenin varlığı ve bu belgede yer alan , “for delivery apply to” kaydı, gönderilen açısından durumu daha da karışık hale getirmektedir<sup>552</sup>.

NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerinde yer alan, “for delivery apply to” ; “agents to contact at destination” ; “for the release of the goods apply to” şeklindeki ingilizce ifadelerin yer aldığı bölümde yükün teslimi için nereye başvurulması veya kiminle temasa geçilmesi gerektiği belirtilmiştir. Taşıma belgesinde böyle bir bölümün bulunması aynı yük için düzenlenmiş iki taşıma belgesinin varlığına işaret eder. Gemi işletenler tarafından düzenlenen ve NVOCC'ye verilen konişmentonun dışında, NVOCC

<sup>550</sup> ÇAĞA-KENDER, C.II , sh.61.

<sup>551</sup> MORINIÈRE,sh.83.

<sup>552</sup> MORINIÈRE,sh.83.



tarafından düzenlenen ve yük ilgisine verilen bir taşıma belgesi vardır. Bu durumda gönderilen yükü teslim alabilmek için ,taşıma belgesinin bu bölümünde yazan kişiye veya kuruluşa başvuracaktır. Eğer taşımayı taahhüt eden NVOCC, “Votainer” veya “SCAC Ocean Services” vs. gibi büyük bir firma ise gönderilen, varma yerinde her zaman ciddi bir muhatap ile yani NVOCC’nin o bölgedeki temsilcisi ile karşılaşacağını ve yükü teslim almakta sorun yaşamayacağını bilir<sup>553</sup>. Ancak taşıma taahhüdünde bulunan NVOCC küçük çaplı bir şirket ise bu durumda o da bu yükün taşınması için daha büyük NVOCC’lerle sözleşme yapacağından ortada iki değil bazen üç veya dört taşıma belgesi ve varma yerinde yükün gönderilene teslimi için rastgele seçilmiş başka bir NVOCC ile karşılaşılacaktır.<sup>554</sup>

Yükün gönderilene tesliminde karşımıza iki ihtimal çıkacaktır. İlk ihtimalde, NVOCC faaliyetlerine ilişkin sistem düzenli bir şekilde işleyecek ve FCL veya LCL yük, taşıma belgesinin teslimi karşılığı NVOCC veya temsilcisi tarafından gönderilene teslim edilecektir. FCL yük limanda teslim edilebilirken , LCL yükün mutlaka konteyner terminalinde önce diğer yüklerden ayrılması ve daha sonra gönderilene teslimi gerekir. Hatta eğer gönderilenin elinde teslim ordinosu<sup>555</sup> (ship’s delivery order) veya konişmento varsa (FCL yük için geçerli olabilir) gemi işletenden yükü doğrudan teslim alabilecektir.

Oldukça yaygın olan İkinci ihtimalde, NVOCC’nin faaliyetlerine ilişkin sistem aksayacak ve gönderilen yükü teslim almakta büyük zorluk yaşayacaktır. Ortaya çıkabilecek problemlere: Birden çok taşıma belgesinin bir arada bulunması nedeniyle, gönderilenin yükü teslim almak için sırayla taşıma belgelerini değiştirmesi ve bu

<sup>553</sup> MORINIERE ,sh.83.

<sup>554</sup> MORINIERE ,sh.83

<sup>555</sup> Teslim ordinosu, taşıyanın taşıma sözleşmesine konu yükün bir kısmının senette adı geçen kişiye teslimi talimatını ihtiva eden ve eşyayı temsil fonksiyonu bulunmayan bir senettir.Teslim ordinosu, taşıma sözleşmesini tevsik etmediği gibi , taşınmak üzere teslim alınan veya gemiye yüklenen yükü de ayırt etmez. **KARAN**, Elektronik Konişmento, Ankara 2004, sh.68

nedenle bir çok aracıya transfer ücreti ödemek zorunda kalmasını; yükü temsil eden belgenin NVOCC'nin varma limanı yerine başka bir yerde bulunan temsilcisine gönderilmesi ve bu nedenle gönderilene ulaşmaması veya varma yerinde, yükün nerede olduğunu NVOCC'nin temsilcisinin bilmemesini, örnek verebiliriz<sup>556</sup>.

Böyle bir durumda kalan gönderilen çoğu zaman yapacağı masraflar ve fazladan ödeyeceği ücretler nedeniyle, düzenli sefer yapan bir taşıma şirketine ödeyeceği navlunun bir kaç katı navlun ödemek zorunda kalabilir. Taşıma belgesinin, NVOCC'nin bildirilen varma limanı dışında bir yerde bulunan temsilcisine gönderilmesi, NVOCC'nin sözleşmeden doğan borcunu gereği gibi ifa etmediği anlamına gelir. NVOCC, yükün A noktasından B noktasına gönderilmesini üstlenirken sözleşmede belirlendiği gibi bu yükü teslim borcu altına da girmektedir.

Taşımaya ilişkin yeterli bilgiye sahip olmayan bir yük ilgilisi, birden çok taşıma belgesinin varlığından çoğu zaman haberdar değildir. Yine yük ilgilisi, "co-loading" olarak adlandırılan ve NVOCC'nin tek başına bir konteyneri dolduramadığı hallerde diğer bir NVOCC'nin taşıyacağı yük ile kendi taşıyacağı yükü birleştirerek yaptığı taşımanın da farkında olmayacaktır. Yük ilgilisi için bu durum ancak yükü teslim almak için NVOCC'nin temsilcisine başvurduğunda ortaya çıkar. Bu durum ABD'nde özel olarak düzenlenmiş ve "co-loading" tarifelerinin ilan edilmesi ile yük ilgililerine verilen taşıma belgesinde açık ve okunaklı bir şekilde birbirini izleyen taşımaları gerçekleştiren NVOCC'lerin tamamının isimlerinin yer alması zorunluluğu getirilmiştir<sup>557</sup>.

NVOCC'nin varma limanındaki temsilcisine ödenecek transfer ücreti aslında gönderilenin yükü gemi işletenden teslim alabilmesi için gereken belgenin kendisine verilmesi karşılığı istenmektedir. Burada NVOCC'nin kendi temsilcisine bu iş için ücret ödemek yerine bu

---

<sup>556</sup> MORINIERE ,sh.84

<sup>557</sup> 46 CFR § 514 .14 (c ) (ii)

ücreti yük üzerinden tahsil etmek istemesi söz konusudur. Bu ücrete ilişkin “Atlantic Ocean System” adlı NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgesinde açıkça yükün gemi işletenden teslim alınabilmesi için; bu taşıma belgesinin aslınınbelgede ismi yazan, NVOCC’nin temsilcisine verilmesini ve ödenmesi gereken ücretler ödendikten sonra kendisine verilen teslim belgesiyle yükü teslim alabileceği ifade edilmektedir<sup>558</sup>.

### **b- Taşıma Sözleşmesinden Doğan Ücret Hakkı ve Bu Hakkın Korunması**

Konteyner taşımacılığının gelişmesi çok çeşitli, heterojen malların taşınmasında maliyet avantajlarını da beraberinde getirmektedir. Konteyner taşımacılığında FAK ( Freight All Kinds) olarak adlandırılan fiyatlandırma sistemi maliyet yararı sağlanmaktadır. Bu sistemde, belirli konteyner hizmetlerinde navlun, konteynerin içine doldurulan malların miktarı ve değerinden bağımsızdır. Bu yöntemde konteynere doldurulan malların taşıma masrafları konteynerin gemide kaplayacağı yere göre hesaplanır. Yani gemiye yüklenen her bir konteyner ünitesinin gemide kaplayacağı hacme göre sabit bir taşıma masrafı alınmakta ve konteynerin içindeki malın ne olduğu önemli görülmemektedir<sup>559</sup>.

NVOCC ile gemi işletenler arasında yapılan sözleşmelerde , farklı yükleri içeren, FAK ( Freight All Kinds) olarak adlandırılan fiyatlandırma sistemi ile toplu bir ücret belirlenir. NVOCC, gemi işletenle yaptığı sözleşmeye dayanarak, daha yüksek bir ücret karşılığında, taşımaya ilişkin bazı ek hizmetleri de sunarak, yük ilgililerine taşıma taahhüdünde bulunur.

NVOCC’ler navlun miktarına ilişkin “tarifeler“ ilan eder. Bu tarifeler hukukumuzda karşı tarafa bildirilmiş veya onun herhangi bir

<sup>558</sup> MORINIERE ,sh.85

<sup>559</sup> ÇAKICI, sh.76

suretle bilgisine ulaşmış yahut sadece ilan edilmiş oldukları takdirde yapılan anlaşmaya dahil sayılır. Bu nedenle taşınacak yük için böyle bir tarife varolduğunda aksi kararlaştırılmadıkça öngörülen navlun miktarı zımnen mukavele edilmiş kabul edilir.<sup>560</sup> Tarifelerde navlun birimi yükün cinsi ile ağırlık veya hacmine göre tesbit edilebilir.

Navlunun ne zaman ve nerede ödeneceği yapılan sözleşme hükümlerine tabidir. Buna göre, navlunun tamamem veya kısmen peşin ödeneceği, yük NVOCC tarafından teslim alındığında, teslim edildiğinde veya taraflarca belirlenecek vadede ödenebileceği kararlaştırılabilir. Örneğin Atlantic Ocean System<sup>561</sup> ve Blue Anchor Line<sup>562</sup> tarafından hazırlanan taşıma belgelerinde navlunun peşin ödeneceği ibaresi yer alırken, Mercator Marine Line<sup>563</sup> tarafından düzenlenen belgede ise navlunun varma limanında ödeneceği ifadesi yer alır. Navlunun varma limanında tahislinin açıkca kararlaştırılması halinde çok kere tahsil için ek bir ücret taahhüt edilir. Uygulamada NVOCC'lerin düzenli iş yaptıkları yük ilgililerine ödeme için vade imkanı tanıdığı bilinmektedir.<sup>564</sup> Navlunun peşin ödeneceği kararlaştırılmışsa, yük ilgisinin bunu ödememesi yükün taşınmaması sonucunu doğururken, varma yerinde ödenmesi kararlaştırılan navlunun ödenmemesi ise yük ilgilileri açısından daha büyük sorunların çıkmasına neden olmaktadır.

Taşıyan sıfatıyla yük ilgilileri ile sözleşme yapan NVOCC'nin navlun ve diğer alacaklarını elde edebilmek için bazı hakları bulunmaktadır. Bu haklara ilişkin TK'nda yer alan düzenlemelere aşağıda kısaca değinilecektir. Çok türlü (multimodal) taşımlara ilişkin

<sup>560</sup> ÇAĞA-KENDER, C.II, sh.216.

<sup>561</sup> Bu belge için bk. MORINIERE, sh.455

<sup>562</sup> Bu belge için bk. MORINIERE, sh.464

<sup>563</sup> Bu belge için bk. MORINIERE, sh.451

<sup>564</sup> MORINIERE, sh.88

ise 1980 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda NVOCC'nin rehin hakkına veya yükü teslimden kaçınma hakkına ilişkin özel bir düzenleme yoktur<sup>565</sup>. Ancak Konvansiyonun 28.m.sine göre taraflar kendi aralarında anlaşarak taşıma operatörüne böyle bir hak verebilirler yani bu konuda anlaşma yapmalarına bir engel bulunmamaktadır.

TK'na göre bu hakları iki ana başlık altında toplayabiliriz: NVOCC'nin yükü teslimden kaçınma hakkı ve kanuni rehin hakkı. TK, taşıyan tarafından peşin ödeme istenmeyerek kredi ile yük taşınmasını kolaylaştırmak amacıyla taşıyanın alacak haklarını güvence altına almıştır. TK m.1069/II gereği yükü ancak navlun ve TK m.1069/I'de yazılı diğer alacakların ödenmesi karşılığında teslim mecburdur. Literatürde hapis hakkı olarak nitelendirilen bu teslimden kaçınma yetkisi MK m.950-953 anlamında hapis hakkı<sup>566</sup> niteliğinde değildir<sup>567</sup>.

TK m.1069/I 'de yazılı alacaklardan dolayı TK m.1077/I taşıyana yük üzerinde kanuni rehin hakkı tanımıştır. Burada söz konusu olan kanundan doğan bir rehin hakkıdır.

<sup>565</sup> TETLEY, Maritime Lien, sh.371.

<sup>566</sup> Yukarıda II.Bölüm,II,B,1,b,cc,numaralı bölümde, NVOCC'nin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan hak ve borçları incelenirken MK 950 vd.m.lerinde düzenlenen hapis hakkından ayrıntılı bir şekilde bahsedildiğinden burada tekrar bu konuda açıklama yapılmayacaktır.

<sup>567</sup> TK m.1069/I taşıyana navlun ve diğer alacakları elde etmek için yükü sattırma hakkı tanımamaktadır. Taşıyanın yükü teslimden kaçınma hakkı, yükü sattırarak alacağını tahsil yetkisini kapsamadığından MK. m. 950-953 anlamında bir hapis hakkı niteliğinde değildir. Taşıyanın alacakları ödenmedikçe yükü teslimden kaçınma hakkı teminat gösterilmek suretiyle bertaraf edilemez. Ancak MK m.953 gereği hapis hakkında buna imkan vardır. Hapis hakkı için alacağın vadesinin gelmiş olması şartken; Taşıyanın teslimden önce , ( aynı zamanda taşıtan olmayan) gönderilene karşı bir alacağı mevcut değildir. Taşıtana karşı mevcut ise de, gönderilen malı almaktan kaçınmadıkça (TK m.1080/1081) ondan ödeme talebinde bulunamaz; taşıtan önce gönderilene başvurması gerektiği definde bulunabilir  
**ÇAĞA-KENDER, C.II, sh.241**

Rehin hakkının konusu taşıyana teslim edilmiş yük ve surrogatlarıdır<sup>568</sup>. Yükün, yükletenin mülkiyetinde olması veya taşıyanın zilyetliği elde ettiği anda yükletenin malik veya tasarrufa yetkili olduğu konusunda iyiniyet sahibi olması da şarttır.

Kanuni rehin hakkı TK m.1069/I 'de yazılı alacakları, bütün akdi ve temerrüd faizleri, takip ve muhakeme masrafları ile birlikte temin eder. Alacağın yükün taşıyan tarafından teslim alındığı anda mevcudiyeti şart olmayıp, gönderilene teslim anına kadar doğmuş bulunması yeterlidir.

Taşıyan, taşınmak üzere yükü teslim almış yani onun vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğini elde etmiş olmalıdır. Taşıyan, yükün zilyetliğini karada veya yüklenmek için gemiye getirildiği sırada veya yüklemeyi takiben gemide ele geçirdiği anda diğer şartların da varlığı halinde kanuni rehin hakkı doğar. Ancak NVOCC gemiyi işletmediğinden yük, gemide iken yük üzerinde ancak vasıtalı zilyetliği söz konusu olur. Ancak varma limanında yük gönderilene teslim edilmeden NVOCC'nin deposunda yer aldığı sırada ise NVOCC yük üzerinde vasıtasız zilyetliği haizdir<sup>569</sup>.

Taşıyan, hüsnüniyetle kabzetmiş olmak şartıyla<sup>570</sup> yükletenin maliki bulunmadığı yük üzerinde de kanunî rehin hakkına sahiptir<sup>571</sup>.

NVOCC , yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmelerine ve düzenlediği taşıma belgelerine rehin şartları (lien –clauses) koyarak rehinle temin edilen alacakların sayısını arttırmak ve rehin satış formalitelerini basitleştirmek isteyebilir. Bu surette yük üzerinde akdî

<sup>568</sup> Surrogatlardan maksat müşterek avaryada yüke düşen garame alacağı ve hukuka aykırı bir davranışı ile yükün ziya veya hasara uğramasına sebebiyet veren kişinin ödemekle yükümlü olacağı tazminattır.

<sup>569</sup> **MORINIERE**, sh.166

<sup>570</sup>Yükletenin malı taşıyanın zilyetliğine tevdi (yani malı ona teslim) yetkili olduğu hususunda iyiniyet kafidir. **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.248

<sup>571</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.247.

bir rehin hakkı tesisi<sup>572</sup> söz konusudur ve MK 939 vd. hükümleri geçerlidir. Rehlin klotunun konişmento hamiline karşı hüküm ifade edebilmesi için konişmentoda ya da onun atıfta bulunduğu çarter partide yer alması gerekir<sup>573</sup>.

Yukarıdaki açıklamalarımız NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmesinde navlun ve diğer alacaklarının ödenmemesi halinde sahip olduğu haklara ilişkindir. Aşağıda, özellikle uygulamada sorun yaratan bir durum olan NVOCC'nin ortadan kaybolması<sup>574</sup> veya diğer sebeplerle NVOCC'nin navlun bedelini ödememesi sonucu gemi işletenlerin yük üzerinde rehin hakkını kullanıp kullanamayacağı meselesi incelenecektir.

NVOCC kendi âkidi olan gemi işletene navlun borcunu ödememiş ve yaptığı alt sözleşmenin tarafı olan yük ilgisinden ise navlunu tahsil etmişse; varma yerinde gemi işleten navlun alacağı için yük üzerinde rehin hakkını kullanabilir<sup>575</sup>. Bu durumda NVOCC ile sözleşme yapan yük ilgilisi mağdur olacak ve yükünü kurtarmak için ikinci defa navlun ödemek zorunda kalabilecektir.

Fransız hukukunda 18 Haziran 1966 tarihli Çarter ve Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Kanun'un<sup>576</sup> 2.m.sinde "çarter sözleşmelerinde,

<sup>572</sup> TK m.1077/I dışına çıkıldığı nisbette. Esasen kanuni rehlin kapsamına giren alacaklar söz konusu olduğunda rehin klotunun hukuken bir önemi yoktur ve bununla kanuni rehin, akdî rehne dönüşmez. **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.251.

<sup>573</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.251.

<sup>574</sup> Preliminary Staff Report On Non-Vessel-Operating- Common Carriers By Water, December . 8. 1970 , FMC Washington

<sup>575</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh.252.

<sup>576</sup> Çarter ve Taşıma Sözleşmelerine ilişkin 18 Haziran 1966 tarihli 66-420 sayılı kanun.

18 Haziran 1966 tarihli kanunun 23 ve 24. m.lerine göre gemi işleten ile NVOCC arasında yapılan sözleşme bir taşıma sözleşmesi ise, fiili taşıyan konumundaki gemi işletene ödenmeyen navlun ve yük nedeniyle gemide meydana gelen zararlar için, gemi işleten yük üzerinde bir imtiyaz hakkına sahiptir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **DE JUGLART, M.:**Le Privilège Du Transporteur Maritime, DMF 1975, sh.579-593; Bu hak yük üçüncü bir kişinin eline geçmediği sürece teslimden itibaren 15 gün süre ile korunur. Bu yükü alıkoyma hakkı, NVOCC ile gemi işleten arasında yapılan taşıma sözleşmesine yabancı olan yükün malikine

çarteri üstlenenin (le fréteur) yük üzerinde bir imtiyaz hakkı olduğu” ve yine aynı kanunun 14.m.sinde ise “çartererin navlun borcu dolayısıyla (o borç miktarı kadar) , çarteri üstlenenin alt çarterere başvurabileceği ifade edilmektedir”. Bu iki maddenin bir arada yorumlanması özellikle 19 Mart 1991 tarihli “Vega”<sup>577</sup> kararından sonra Fransız doktrininde büyük tartışmalara yol açmıştır.

Yüksek Mahkeme “Vega” kararında 18 Haziran 1966 Tarihli Kanun’un 2.m.si gereğince navlun alacağı için çarteri üstlenenin yük üzerinde haiz olduğu imtiyazın sadece çartererin yükü üzerinde değil alt çartererin yükü üzerinde de uygulanabileceğini ifade etmiştir. Yine bu kararda aynı kanunun 14.m.si gereği çarteri üstlenenin, alt çarterere karşı, çartererin borçlu olduğu miktar kadar, doğrudan dava açma hakkı olduğu da ifade edilmiştir. Ancak 14 Nisan 1992 tarihli “Adriana” kararında<sup>578</sup> ise Yüksek Mahkemenin görüş değiştirdiği görülmektedir.

Bu konuda son olarak ABD’de verilen “Berdex Int. v. MVK”<sup>579</sup> kararını da zikretmek gerekir.Bu kararda: NVOCC’den navlun bedelini tam olarak tahsil edemeyen fiili taşıyanın; NVOCC ile sözleşme yapan ve navlunu peşin olarak ödeyen yük ilgisinin yükü üzerinde herhangi bir imtiyaza sahip olamayacağı ifade edilmiştir.

---

karşı da ileri sürülebilir. CA ROUEN 24 Novembre 1983 BTL 1984 sh.461,**MORINIERE**, sh.90.

<sup>577</sup> Cass. Com. 19 Mars 1991 , DMF 1991 sh. 428

<sup>578</sup> Cass. Com. 14 Avril 1992 , Bu karara ilişkin değerlendirme için bk. **BONASSIES, P.:** C. Cass. Com. ,14 Nisan 1992 Tarihli Kararına İlişkin Değerlendirme( "Adriana " gemisi), DMF 1992 , sh.504-510 ve **VIALARD, A.:** C. Cass. com. ,14 Nisan 1992 Tarihli Kararına İlişkin Değerlendirme ( "Adriana " gemisi), DMF 1992 , sh.504-510

<sup>579</sup> Berdex Int . v. MVK , U.S District Court N.D. of California , January 15 1992 ,1992 AMC 1559



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### NVOCC'NİN YÜK İLGİLİLERİ İLE YAPTIĞI SÖZLEŞMELERDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

#### I. NVOCC'NİN TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU( TAŞIMA YÜKLENİCİLİĞİ) SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

##### A- SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

NVOCC'nin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan aslî borcu yukarıda açıklandığı üzere<sup>580</sup> , "eşyanın taşıtılmasıdır". "Taşıma işinin organize edilmesi" olarak da ifade edilen bu borç kapsamında: NVOCC taşıma araçlarını ve güzergahı tesbit edecek; eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyanları seçecek ve onlarla sözleşme yapacak; gerekirse ardiye ve yükleme- boşaltma işlerine dair sözleşmeler yapacak; taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi için gereken sözleşmeleri yapacak; edimlerini yerine getirirken, taşıyanlara gerekli bilgi ve talimatları verecek, müvekkilinin tazminat haklarını güvence altına alacak ve müvekkilinin menfaatlerini gözetererek onun iradesine uymakla yükümlü olacaktır.

Türk Hukukuna göre taşıma komisyoncusu olan NVOCC, bu borçlarını hiç ya da gereği gibi yerine getirmezse, doğan zararlardan sorumlu olur (BK m. 96; m. 390). NVOCC'nin bu sorumluluktan kurtulabilmesi için borcun hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesinde herhangi bir kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekir (BK m.96).

<sup>580</sup> Bk. yuk.II. Bölüm, II ,B,1,a

Kusur, subjektif bir unsur iken, borcun yerine getirilmemesi, objektif olarak saptanabilen bir olgudur. Yüklenen borca aykırı şekilde oluşan sonuç öngörülebilir ve kaçınılabılır ise, kusur vardır. Olaylar incelenirken, NVOCC'nin sorumluluğunun şartları araştırılırken, kusur ile borcun yerine getirilmemesinin ayırt edilmesinde güçlük ortaya çıkabilir. Kusur, gösterilmesi gereken özenin yokluğu veya aksaması olarak tanımlanır. Taşıma komisyoncusu olan NVOCC, herşeyden önce özenle iş görmeyi yüklediğine göre borcun yerine getirilmemesi özen eksikliği olarak ortaya çıkar. İki unsur arasındaki fark objektif veya subjektif olmasına bakılarak ele alınır<sup>581</sup>. Diğer bir deyişle, özensiz ifa her zaman kusurlu ifa teşkil etmez.

Bir sözleşme ilişkisinde, kusursuz olduğunu kanıtlama yükü borçluya düşer. Alacaklı, ortada haksız fiil sorumluluğu olmadığından, borçlunun kusurunu kanıtlama durumunda değildir. Genel nitelikteki bu kural, NVOCC'nin müvekkili ile yaptığı taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi için de uygulanır. Müvekkil, NVOCC'nin gerekli özeni göstermediğini, yani sözleşmeden doğan borcunu yerine getirmedeğini kanıtlamakla yetinir. Bunun üzerine NVOCC'nin kusurlu olduğuna dair kârîne işler. NVOCC, ancak somut olayda kusur işlemediğini kanıtlayarak kendini kurtarabilir.<sup>582</sup>

Taşıma komisyoncusu olan NVOCC'nin kusurlu davranıp davranmadığı araştırılırken, tedbirli bir komisyoncudan beklenen özenin gösterilip gösterilmediği hususu üzerinde durulur (TK m.809/1; m.20/II). Komisyoncunun işletmesinin büyüklüğü ve üstlendiği işin niteliği, yerine göre komisyoncunun sadece taşımaya

<sup>581</sup> Karş .TANDOĞAN, Özel Borç, C.II, sh.432 ; ÇAKALIR, Römorkaj, sh.173.

<sup>582</sup>Bununla birlikte BK'nun 96.m.sinde kusurlu olmadığı hususunu kanıtlamayı borçluya yükleyen hüküm emredici olmadığından taraflar bunun aksini geçerli bir şekilde kararlaştırabilirler. TANDOĞAN, H.: Türk Mes'uliyet Hukuku, Akit Dışı ve Akdî Mes'uliyet, Ankara 1961 ,sh.423.

ilişkin teknik bilgiye sahip olmasını değil aynı zamanda ithalat-ihracat rejiminden de haberdar olmasını gerektirebilir<sup>583</sup>.

Kendisine yüklenen borçları yerine getirmede özen göstermeyen NVOCC, bu ihmalinden doğan zararlardan tam olarak sorumlu tutulur. Dolayısıyla NVOCC, yerine göre yoksun kalınan kârı da tazmin etmekle yükümlüdür. Taşıyan/ taşıyıcı için öngörülmüş olan ve tazminatın eşyanın piyasa değerine göre saptanacağını belirten hükümler komisyoncular hakkında uygulanmaz. (TK m.1112 vd. ve TK m.785) Ancak komisyoncu TK m. 814 gereği taşıyıcı sayıldığında bu hükümlerin uygulanma imkanı vardır<sup>584</sup>.

Aşağıda ayrıntılı bir biçimde açıklanacak olan ve taşıma komisyoncusunun TK m. 808/II uyarınca taşımadan da sorumlu tutulduğu halde ise, komisyoncu tarafından müvekkiline ödenecek tazminat, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre belirlenir<sup>585</sup>.

Taşıma komisyoncusu olan NVOCC'nin gerekli özeni göstermemesinden doğan zararın mutlaka eşyanın taşıyan/taşıyıcıya tesliminden önce gerçekleşmesi gerekmez. Yani NVOCC'nin kendisine düşen yükümlülükleri yerine getirmemesi sonucunda zarar, taşıyan/taşıyıcıya teslimden sonra (taşıma sırasında) ortaya çıkmış olsa dahi, bu zarardan NVOCC sorumlu tutulur.Örneğin sözleşme ile eşyayı ambalajlama borcunu üstlenmiş olan NVOCC'nin, bunu iyi biçimde yerine getirmemesi nedeniyle eşya taşıma sırasında hasara uğrarsa,bu zarardan NVOCC sorumludur<sup>586</sup>.

NVOCC'nin, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden müvekkiline karşı doğan sorumluluğunda bir de yerine getirmeme ile zarar arasında nedensellik bağının varlığı aranır. Bu unsurun varlığını kanıtlama yükü de borcun alacaklısına düşer<sup>587</sup>.

<sup>583</sup> **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu,sh.318

<sup>584</sup> **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu,sh.319

<sup>585</sup> TK m.780 vd. , deniz yoluyla yapılan taşımalarda TK m.1112 vd.

<sup>586</sup> **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu,sh.319

<sup>587</sup> **TANDOĞAN**, Mes'uliyet, sh.430

## B-TAŞIYANIN FİİLLERİNDEN SORUMLULUK

Hukukumuzda kendisine düşen tüm yükümlülükleri ve bu arada taşıyanı seçmede gerekli özeni gösteren komisyoncu niteliğindeki NVOCC'nin, taşıyanın fiillerinden sorumlu tutulup tutulamayacağı meselesinin incelenerek açıklığa kavuşturulması için öncelikle, İsviçre, Fransız ve Alman hukuklarındaki farklı düzenlemelere değinilecektir. Ancak bu açıklamalardan önce NVOCC'lerin taşıma komisyoncusu olarak hareket ettiklerinde tip sözleşmelerine, üçüncü kişilerin eylemlerinden bu kapsamda taşıyan/taşıyıcının fiillerinden onları seçmede gerekli özeni göstermemiş olmaları dışında sorumlu olmayacaklarına ilişkin şartlar koyduklarını belirtmek gerekir<sup>588</sup>.

İsviçre hukukunda, taşıma komisyoncusunun sorumluluğu, komisyon sözleşmesine ilişkin hükümlere göre belirlenir. Ancak komisyoncu, eşyanın taşınmasına ilişkin olarak aynı zamanda taşıma sözleşmesi hakkındaki hükümlere de tabidir (İsvBK m.439). Yani komisyoncunun faaliyeti eşyanın taşıyıcıya teslimi ile son bulsa da komisyoncu, kanun hükmü gereği, taşımanın yerine getirilmesinden de taşıyıcı gibi taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.<sup>589</sup> Dolayısıyla komisyoncu, taşıma sırasında eşyanın hasara, ziyaa uğramasından ya da geç teslim edilmesinden doğan zararlardan müvekkiline karşı sorumludur<sup>590</sup>.

<sup>588</sup> Bu hususta örnek olarak bk. FIATA Kuralları m. 6.1.2.

<sup>589</sup> Böylece komisyoncu ,İsv. BK m.430 ( BK m.421 ) aksine açık bir garanti vermemiş olsa bile, işlemde bulunduğu kişinin (taşıyan/taşıyıcı)borçlarını yerine getirmesinden sorumlu tutulur. Hartmann sh.5-6,37 ; Gautschi :art 439,Nr.12c **ARKAN**,Ticarî İşletme ,sh.224 ,dn 3'den naklen

<sup>590</sup> Bu hallerde komisyoncunun sorumluluğu ve ödenecek tazminatın miktarı, taşıma sözleşmesini düzenleyen hükümlere göre belirlenir (İsvBK 447, 448). Eğer komisyoncu, taşıma sözleşmesini demiryolu gibi özel hükümlere tabi bir taşıyıcı ile yapmışsa, taşıma sırasında meydana gelen zararlardan bu özel hükümlere göre sorumlu olur (İsvBK 456/1). Komisyoncunun, komisyon sözleşmesinden doğan sorumluluğu on yılda zamanaşımına uğrar. Buna karşılık taşımanın yerine getirilmesine ilişkin hususlardan doğan sorumluluğu, İsvBK 454'de öngörülen bir yıllık zamanaşımı süresine tabidir.

Fransız hukukunda da İsviçre hukukuyla benzer bir durum söz konusudur. Fransız Ticaret Kanunu'nun 99. maddesi gereği taşıma komisyoncusu alt komisyoncuların fiillerinden sorumlu tutulmuşken daha sonra bu madde uygulaması yargı kararlarıyla genişletilerek komisyoncunun kendi seçtiği taşıyanın fiillerinden de sorumlu olacağı şeklini almıştır<sup>591</sup>. Böylece Fransız Hukukunda taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilen NVOCC, kara taşıyıcısının ve deniz taşıyanının fiillerinden sorumludur<sup>592</sup>.

Alman hukukunda, tüm yükümlülüklerini yerine getirmede ve bu arada taşıyanı seçmede gerekli özeni gösteren komisyoncunun sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin yapılması ile son bulur. Bu nedenle, taşıma sözleşmesi uyarınca eşyayı taşımakla yükümlü olan taşıyan, komisyoncunun yardımcısı olarak nitelendirilemez<sup>593</sup>. Ancak komisyoncu, müvekkili ile yaptığı sözleşmede açıkça taşıyana düşen borçların ifasını da tekeffül etmişse ya da bu yolda bir teamül varsa, taşıyan/taşıyıcının fiillerinden sorumlu tutulabilir (ATK paragraf 394). Komisyoncunun, Kanun gereği taşıma hakkındaki hükümlere tabi tutulduğu hallerde de<sup>594</sup> komisyoncu, kullandığı alt taşıyıcıların kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olur (ATK paragraf 428).

Türk Hukuku'nda<sup>595</sup> TK 808/II'ye göre "bu ayırımdaki hususî hükümler baki kalmak şartıyla komisyon mukavelesi ve eşyanın

<sup>591</sup> Cass com 4 Mai 1982 BT 1982 sh.332 ; Cass com 12 Fevrier 1991 BT 1991 ,sh.218

<sup>592</sup> **MORINIERE** ,sh.138-140

<sup>593</sup> **HERBER** : Die Neuregelung des deutschen Transportrechts,NJW,1998 ,sh.3308  
**ARKAN**,Ticarî İşletme ,sh.224 ,dn 1'den naklen.

<sup>594</sup> ATK paragraf 458-460

<sup>595</sup> Türk Hukukunda sorunun incelenmesine öncelikle Eski Ticaret Kanunu'ndan başlamak gerekir. ETK'nun 879.m.sinin 2.f.sı komisyoncunun taşımaya ilişkin hususlardan dolayı taşıma sözleşmesi hükümlerine de tabi olduğunu öngören İsvBK 439'dan, esaslı surette farklıdır. Ayrıca ETK m.880/I'de yer alan diğer bir hükme göre de "nakliyat komisyoncusu nakil mukavelesinin ahkâmını ifade ve bilhassa nakliyecileri ve mutavassıt nakliye komisyoncularını intihapta müdebbir bir tacir gibi basiretle harekete ve müvekkilinin menafiiini muhafaza ve talimatına riayete mecburdur". Doktrinde ETK yukarıdaki hükümlerine dayanarak taşıyıcıyı seçmede özen gösteren komisyoncunun, taşıyıcının fiillerinden sorumlu tutulamayacağı kabul edilmiştir.**ARKAN**,Ticarî İşletme ,sh.225

taşınmasına ait hususlarda taşıma mukavelesi hakkındaki hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da tatbik olunur" (karş. ETK 879/II). Bu hüküm açık biçimde İsvBK m.439'dan yararlanılarak hazırlanmıştır. Ayrıca TK m.809/III'de komisyoncunun, taşıyıcılara karşı olan rücu hakkını kendi kusuru yüzünden kaybettiği hallerde sorumluluktan kurtulamayacağı da hükme bağlanmış bulunmaktadır. Bu hüküm de İsvBK m. 457'den alınmıştır.

Buna karşılık Alman kökenli olan ve komisyoncunun, taşıma sözleşmesi hükümlerini yerine getirirken ve özellikle taşıyıcıları, ara komisyoncuları seçerken tedbirli bir tacir gibi hareket etmesi yükümlülüğünü öngören ETK m. 880/I'e, Ticaret Kanunu'nda da yer verilmiştir (m. 809/I). Görüldüğü üzere TK'da farklı sistemlerden kaynaklanan hükümler bulunmaktadır.

Türk doktrininde Arslanlı, TK hükümlerinde tam bir açıklık olmadığından, Alman sisteminin mi, yoksa İsviçre-Fransız sisteminin mi kabul edildiğini saptamaya olanak bulunmadığı kanısındadır<sup>596</sup>.

Doğanay ise, komisyoncunun çoğu kez sadece komisyonculuk yapmadığını aynı zamanda eşyanın taşınmasını da gerçekleştireceğini ve komisyoncunun bu özelliğini dikkate alan kanun koyucunun, TK m.808/II ile taşıma sözleşmesi hakkındaki hükümlerin taşıma işleri komisyoncusuna da uygulanacağını belirtmiştir<sup>597</sup>.

Arkan ise, sorunu çözümlenebilmek için eşyanın taşınmasını da üstleneceğini müvekkiline bildiren komisyoncu ile bu yolda bir irade açıklamasında bulunmayan komisyoncunun durumunu ayrı ayrı ele almak gerektiğini ifade etmiştir. İlk halde komisyoncunun hukukî durumu TK m. 814/I ile düzenlenmiştir. Buna göre komisyoncu, taşıyıcı sayılır. Eşyanın taşınmasına ait hususlarda taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağını belirten TK m. 808/II'nin ise, TK m.814 dışında kalan halleri başka bir deyişle, taşıma işini üstlenmeyen komisyoncuların hukukî durumunu düzenlediği ve

<sup>596</sup> ARSLANLI, sh.203-204.

<sup>597</sup> DOĞANAY, sh.2385-2386

bunlar hakkında hem komisyon sözleşmesi hem eşyanın taşınmasına ait hususlarda taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağını ifade eder<sup>598</sup>.

Arkan'a göre komisyoncunun taşıyıcılara karşı olan rücu hakkını kendi kusuru yüzünden kaybettiği hallerde sorumluluktan kurtulamayacağını belirten TK 809/III hükmünün kabul edilmiş olması da, bu fikri güçlendirmektedir. Yazara göre Alman sistemi benimsenmiş olsaydı, böyle bir hükme TK'da yer verilmesine de gerek kalmazdı. Zira bu sistemde komisyoncu, sadece taşıyıcıyı seçerken özen göstermekle yükümlüdür. Söz konusu yükümlülüğünü yerine getirmeyen komisyoncunun sorumluluğu ise, taşıyıcıya karşı rücu hakkının bulunup bulunmamasıyla hiç bir şekilde ilgili değildir. Bu gerekçelerle Arkan, TK'nun İsviçre sistemini benimsediğini ve BK m.421/I'deki kuralın aksine açık bir taahhütte bulunmamış olsa bile, taşıma işleri komisyoncusunun, taşıyıcının borcunu yerine getirmesinden de sorumlu olduğu kanaatindedir<sup>599</sup>.

Arkan'ın gerekçelerine ve bu konuda ulaştığı sonuca katılmak yerinde olacaktır.

TK m. 814 'de sayılan ihtimallerde ise yukarıda izah edilmeye çalışılan durum değişmekte, komisyoncu sadece taşıyıcı gibi sorumlu olmamakta, bu madde gereği bizatihi taşıyıcı sayılmaktadır.

<sup>598</sup> **ARKAN**, Taşıma İşleri Komisyoncusu, sh.323

<sup>599</sup> T.D'nin 8.10.1970 Tarih, E.1618, K.3541 sayılı kararında da bu görüşün kabul edildiği sonucuna varılabilir. **ARKAN**, Ticarî İşletme, sh.226; Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin, 27.11.2001 Tarih, 2001/6526 E., 2001/9401K. sayılı kararında TK 'nun 808. maddesi hükmüne göre ücret karşılığında kendi namına ve müvekkili hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş olan taşıma komisyoncusunun, TK.'nun 809. maddesi uyarınca tedbirli bir tacir gibi taşıyıcıları seçmeye, müvekkilinin menfaatlerini korumaya mecbur olduğu, aksi halde eşyayı taşıttığı kimselerin fiil ve kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu tutulacağı ifade edilmiştir. Yine 11.Hukuk Dairesi'nin 22.4.1986 Tarih, 1986/2390E, 1986/2398K. sayılı kararı ile 22.4.1986 Tarih, 1986/2390E., 1986/2398K. sayılı kararlarında da taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınmasını kendisine bıraktığı kimselerin fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olacağı ifade edilmiştir. Bu kararlar için bk. www.kazanci.com.tr

TK 808/II uyarınca taşımadan da sorumlu tutulan komisyoncu tarafından müvekkiline ödenecek tazminat, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre belirlenir<sup>600</sup>.

Komisyoncunun TK m. 808/II'de öngörülen sorumluluktan hangi koşullar altında kurtulabileceği meselesine gelince: Konuyu TK'da öngörülen sorumluluktan kurtulma nedenleri açısından incelemek gerekir. TK m. 809/III uyarınca komisyoncu taşıyıcılara karşı olan rücu hakkını kendi kusuru yüzünden zayi etmiş ise rücu hakkı kalmadığından dolayı mesuliyetten kurtulamaz. Dolayısıyla, taşıyıcıya karşı sahip olunan rücu hakkının komisyoncunun kusurundan kaynaklanmayan bir nedenden ötürü kaybedildiği hallerde komisyoncu sorumluluktan kurtulabilir.

Komisyoncunun TK m.809/III'e dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, taşıyıcıya karşı olan rücu hakkını kendi kusuru dışındaki bir nedenle kaybettiğini ispat etmesi gerekir. Örneğin komisyoncu, gönderilen tarafından verilen talimatın hasara yol açtığını ya da gönderilenin hasarlı eşyayı ihtirazî kayıt ileri sürmeden teslim aldığını ispat ederek, sorumluluktan kurtulabilir.

Ancak unutulmaması gereken husus, TK m.809/III' ün komisyoncuyu, taşıyıcının borçlarını yerine getirmemesinden de sorumlu tutan TK m. 808/II'nin bir uzantısı olduğudur. Bu itibarla TK m. 809/III'ü, komisyoncu tarafından özenle ve talimatlara uyularak seçilen taşıyıcının eşyaya zarar vermesi halinde uygulayabiliriz<sup>601</sup>. Komisyoncu, kendisine düşen bu borçları yerine getirmemişse, TK m. 809/III'den yararlanamaz.

### **C-YARDIMCI ŞAHISLARIN FİİLLERİNDEN SORUMLULUK**

Taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC, üstlendiği işi yerine getirirken kullandığı yardımcılarının fiillerinden BK m.100/I'e göre sorumlu tutulur.

<sup>600</sup> TK m.780 vd. ;Deniz yoluyla taşımalarda TK m.1112 vd.

<sup>601</sup> **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu,sh.325



BK'nun 100.m.si, bir borcun ifasına yardımcı olarak katılan şahısların borçlunun borcuna aykırı davranarak alacaklıya verdikleri zarardan da borçlunun sorumlu olacağını ifade etmektedir.

NVOCC'nin yardımcı şahısların fiillerinden sorumlu olması için:

-NVOCC, borcun ifasında veya borç ilişkisinden doğan bir hakkın kullanılmasında yardımcı şahıs kullanmış olmalıdır.Yardımcı şahıs kavramının kapsamına, borcun ifasında borçluya yardım edenler girdiği gibi, borçlunun borcun ifasını tamamen kendilerine bıraktığı ve ikame edilen şahıs adı verilen kimseler de girer.<sup>602</sup> Bir kimsenin yardımcı şahıs sayılması için, bunun borcun ifasına katılmasının borçlunun muvafakatına dayanması hem zorunlu hem de yeterlidir.<sup>603</sup> Fakat yardımcı kişiyle borçlu arasında bir sözleşme bulunması şart değildir.

-NVOCC'nin borcunun ifasında yardımcı şahsın kullanılması borca aykırı olmamalıdır. Şayet yardımcı şahıs kullanılması borca aykırı ise NVOCC,yardımcının ika ettiği zarardan esasen BK m.96 uyarınca sorumlu olur.Zira NVOCC, kendisinin borca aykırı davranışı ile uygun illiyet bağı bulunan bütün zararlardan sorumludur.NVOCC'nin borca aykırı şekilde kullandığı yardımcıının alacaklıya verdiği zarar bu niteliktedir<sup>604</sup>.

- Yardımcı şahıs, NVOCC'nin borcuna aykırı bir davranışla alacaklıya zarar vermiş olmalıdır. NVOCC, yardımcıının alacaklıya verdiği her türlü zarardan değil, ancak kendisi için borcunun ihlali niteliği taşıyan fiillerle ika edilen zararlardan sorumludur.<sup>605</sup>

- NVOCC, borç bizzat kendisi tarafından ifa edilse ve zarar verici davranışta bizzat bulursa idi, sorumlu tutulabilecek olmalıdır. Bu ifadenin anlamı BK m.100'ün borçlunun kusuruna bağlı bir sorumluluk olması demek değildir. Yardımcı şahsın ika ettiği zararda

<sup>602</sup> OĞUZMAN, K. – ÖZ, T.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 5.B. ,İstanbul 2006 ,sh.364 ;

TANDOĞAN, Mes'uliyet, sh.448

<sup>603</sup> OĞUZMAN – ÖZ , sh.365 ; TANDOĞAN, Mes'uliyet, sh.436.

<sup>604</sup> OĞUZMAN – ÖZ , sh.368 ; TANDOĞAN, Mes'uliyet, sh.441.

<sup>605</sup> OĞUZMAN – ÖZ ,sh.369

NVOCC'nin bir kusuru bulunmasa dahi, o bu zarardan sorumludur. Keza BK m.100'ün uygulaması, yardımcı şahsın kusuru bulunmasına da bağlı değildir<sup>606</sup>. Bir kimsenin emrinde çalışan şahsın o kimsenin işlerini görürken işlediği haksız fiilden istihdam edenin BK m.55'de düzenlenen sorumluluğundan farklı olarak, borcun ifasında yardımcı şahıs kullanan kimse, yardımcıyı seçmede, ona talimat vermede ve nezarete gereken özeni gösterdiğini ispat etmek suretiyle de BK m.100'e dayanan sorumluluktan kurtulamaz.

- Yardımcıların fiilinden NVOCC'nin sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşma bulunmamalıdır.

Taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC'nin, kendi yerine koyduğu ara komisyoncuların fiillerinden sorumluluğu ise BK m. 391'e tabidir. Buna göre NVOCC, başkalarını tevkile yetkili olduğu hallerde, sadece bu kişiyi seçmede ve ona talimat vermede özen göstermekle yükümlüdür (BK m.391/II). Görüldüğü gibi bu hallerde NVOCC'nin kendi yerine koyduğu kişinin fiillerinden sorumluluğu, yine NVOCC'nin, BK m.100 gereğince alelâde yardımcı kişilerin eylemlerinden sorumluluğuna oranla hafifletilmiştir. BK m.391/II'ye göre, NVOCC yerine koyduğu ara komisyoncuları seçmekte ve ona talimat vermekte kusurlu olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir, halbuki BK m.100 böyle bir kurtuluş beyyinesi getirmek olanağını tanımamaktadır<sup>607</sup>. Böylece NVOCC, caiz olan ikamede ancak yerine gerekli nitelikleri taşıyan (yetenekli, ödeme gücüne sahip, güvenilir) bir kimseyi koymadığı veya ona eksik veya yanlış talimat verdiği takdirde kendisine düşen özen yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmemiş sayılır. Buna karşılık NVOCC, yerini alan kimseyi gözetim altında bulundurmak ve onu denetlemekle yükümlü değildir. Zaten yapılan işin niteliği gereği bunun maddeten imkansız bulanacağı gibi, ara komisyoncular NVOCC ile mesleki açıdan

<sup>606</sup> OĞUZMAN – ÖZ ,sh.370-371

<sup>607</sup> TANDOĞAN, Mes'uliyet, sh.446 ; TANDOĞAN,Özel Borç,C.II,sh.466

benzer düzeyde olduklarından böyle bir gözetime rıza da göstermeyeceklerdir.<sup>608</sup>

Ara komisyoncu kullanılmasının açıkça yasaklandığı hallerde ise başkasını tevkil eden NVOCC'nin sorumluluğu, BK m.391/I'e göre belirlenir. Bu hükme göre NVOCC yetkisi olmadığı halde sözleşmeden doğan borçlarının ifası için başka komisyoncuları kullanırsa müvekkili ile arasındaki taşıma komisyonculuğu sözleşmesine aykırı davranmış olur ve bunun bütün sonuçlarından, bu arada yerine geçen ara komisyoncunun fiillerinden doğan zarardan, hatta bu kişinin kusuru olmasa bile sorumlu olur<sup>609</sup>.

Fransız Hukukunda da Ticaret Kanunu'nun 99.m.si ile taşıma komisyoncusu olan NVOCC, ara komisyoncuların fiillerinden sorumlu tutulmuştur. Bu maddenin kapsamı daha önce de ifade edildiği gibi yargı kararlarıyla genişletilerek taşıma komisyoncusunun seçtiği taşıyanın fiillerinden de sorumlu olacağı şekilde anlaşılmaya başlanmıştır. Bu düzenleme ile asıl taşıma komisyoncusu, ara komisyoncuların fiillerinden sorumlu olduğu gibi onlar tarafından seçilen taşıyan/taşıyıcıların fiillerinden de sorumlu olacaktır. Ancak kanunla sağlanan sorumluluğa ilişkin bu garantinin sınırı Aix- en-Provence İstinaf mahkemesinin 18 Nisan 1975 tarihli kararıyla belirlenmiştir. Buna göre taşıma komisyoncuları, ara komisyoncuların sorumluluğu oranında sorumlu tutulabilecek ancak sözleşmelerine koyacakları kayıtlarla bu sorumluluğu bertaraf etme imkanına sahip olabileceklerdir.<sup>610</sup>

#### **D- SORUMLULUĞU KALDIRAN VEYA DARALTAN ŞARTLARIN GEÇERLİLİĞİ**

Taşıma komisyoncusu olan NVOCC'ler genellikle üyesi oldukları birliklerin düzenlediği tip sözleşmeleri kullanır ve bu sözleşmelerdeki

<sup>608</sup> TANDOĞAN, Özel Borç, C.II, sh.466 -467.

<sup>609</sup> TANDOĞAN, Özel Borç, C.II, sh.465.

<sup>610</sup> CA AIX 18 Avril 1975 BT 1975 sh.383; CA AIX 29 Mars 1988 BT 1988, sh.680 MORINIERE, sh.139.

şartların getirdiği imkanlardan yararlanarak sorumluluklarını kaldırmayı veya hafifletmeyi sağlamaya çalışırlar. Bu tip sözleşmeler ülkeden ülkeye değişiklik göstermesine rağmen kullanımı çok yaygındır<sup>611</sup>.

Sorumluluğu kaldıran kayıtlara, British Standart Trading Condition'nun 11.m sini örnek olarak verebiliriz. Bu maddeye göre, taşıma komisyoncusu veya yardımcı şahıslar, yükün kendi gözetimi altında olması ve kastıyla veya ihmaliyle zararın meydana gelmesi hali hariç, yükün zıya veya hasarından sorumlu olmayacaktır.

Ancak tüm bu sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan kayıtlar NVOCC'nin yaptığı hizmetlerle ilgili hukukî düzenlemelere uygun olmalıdır.<sup>612</sup> Bazı kayıtlarda taşıma komisyoncusunun ve yardımcılarının hiç bir kusurundan sorumlu olmayacağı şeklinde genel ifadelere yer verilirse, bunların ancak kanunda belirtilen sınırlarla bağdaştıkları nisbette geçerli sayılmaları gerekir<sup>613</sup>.

Fransız taşıma işleri komisyoncuları federasyonu FFOCT (Fédération Française des Organismes Commissionnaires de Transport) tarafından hazırlanan tip sözleşmenin 8.m.sinde de komisyoncunun sorumluluğu taşıyanın sorumluluğuyla bir tutularak sınırlandırılmış ve taşıyanın sorumluluktan kurtulması halinde, komisyoncunun da sorumlu olmayacağı ifade edilmiştir<sup>614</sup>.

<sup>611</sup> Bu şartlara: British International Freight Association Standart Trading Cond. 1989 Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen die Bundesverband Spedition und Lagerei, FIATA genel işlem şartları örnek olarak verilebilir.

IFF Standart Trading Condition'nun 37(A) m.si taşıma komisyoncusunun sorumluluğunu sınırlandıran kayıtlar getirir. Buna göre, taşıma komisyoncusu, yükün zayi olan veya hasarlanan beher kilogramı başına en fazla 2 ÖÇH ile sorumlu olur ve bu miktar yükün değerini geçemez. Diğer talepler açısından da miktar aynıdır ve taşıma başına 75.000 ÖÇH ni geçemez. 37 (B) m.si ise, yükün teslimin gecikmesi veya makul zamanda teslimle ilgili düzenlemelerin yapılamaması gibi durumlarda meydana gelen zarar için bir sınırlama getirmiştir. Buna göre NVOCC, en fazla, bu işten aldığı ücretin iki katı ile sorumludur.

<sup>612</sup> **GLASS-CASMORE**, sh.80.

<sup>613</sup> **TANDOĞAN**, Mes'uliyet, sh. 456.

<sup>614</sup> **MORINIÈRE**,sh.148-149

Türk hukukunda borçlunun kendisinin ve organlarının hafif kusurundan, yardımcılarının ise ağır kusurları da dahil olmak üzere her çeşit kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin şartların geçerliliğini tanıyan BK. nun 99.m.sinin I. f.sıyla 100.m. sinin II.f.sı taşıma komisyonculuğu sözleşmesinde de uygulanabilir<sup>615 616</sup>.

Taraflar yapacakları anlaşma ile NVOCC'nin sorumluluğunu daraltabilirler. Gerçekten BK m.99/II borçlunun hafif kusuru halinde borca aykırılıktan sorumlu olmayacağı yolunda sözleşmeye kayıt konulabileceğini kabul etmektedir<sup>617</sup>.Taraflar sözleşmeye daha akit yapılırken bu yolda bir kayıt koyabilecekleri gibi, sonradan da bu hususta anlaşabilirler. Fakat ancak borca aykırı davranıştan önce yapılan anlaşmalar bu niteliktedir.

Sorumluluğu önceden daraltan anlaşmalarla NVOCC'nin kasdı ve ağır kusurundan sorumlu olmayacağını kararlaştırılması, sözleşmeye bu yolda kayıt konulması hükümsüzdür. BK m.99 f.I “Hile veya ağır kusur halinde düçar olacağı mes’uliyetten borçlunun iptidaen beraatini tazammun eden her şart bătıldır”

<sup>615</sup>Tandoğan'a göre, BK. nun 99.m.sinin I. f.sıyla 100.m. sinin II.f.sının vekâlet sözleşmelerinde uygulanmasının yerinde olmayacağına dair bir eğilim vardır. Vekilin belli bir özenle iş görmesi, vekâlet sözleşmesinin esaslı unsurlarından biridir. Titiz bir özen göstermeyen vekil, BK nun 394.m.sinin I.f.sına göre vekâleti usulü dairesinde ifa etmemiş sayılır. Sorumluluğu hafifleten şartların, sorumluluk hakkındaki emredici hükümlere veya sözleşmenin içeriğine aykırı olmadıkları oranda geçerli sayılabileceği yolunda İsviçre Federal mahkeme içtihatından hareketle vekâletin içeriğinin, dolayısıyla bu sözleşmedeki güven unsurunun, vekilin kendisinin hafif, yardımcılarının ise ağır, hatta her çeşit kusurundan sorumlu tutulmamasını öngören şartlarla bağdaşmadığı kabul edilmelidir. İmtiyaz suretiyle verilen sanatın icrası kavramı geniş yorumlanmalı, uzmanlığı gerektiren meslekleri icra edenlerin kendilerinin hafif veya yardımcılarının ağır kusurundan sorumlu tutulmayacaklarına ilişkin şartlar geçerli sayılmamalıdır. **TANDOĞAN**, Özel Borç,C.II,sh.433 .

<sup>616</sup> **ARKAN**,Taşıma İşleri Komisyoncusu,sh.319

<sup>617</sup> Sorumsuzluk anlaşmasına konu borca aykırı davranış aynı zamanda bir haksız fiil oluturuyorsa ,baskın görüş , anlaşmanın haksız fiil sorumluluğunu da sınırladığını kabul etmektedir. **OĞUZMAN – ÖZ** ,sh.359 ,dn.347

demektedir.Sözleşmedeki bu tarz bir kaydın butlanı halinde sadece sorumluluğu daraltan kayıt hükümsüz sayılmaktadır. Sözleşmelere genellikle borçlunun hiç bir kusurundan sorumlu olmayacağı tarzında kayıtlar konulur. Bu takdirde böyle bir kayıt sadece hafif kusurda sorumluluğu bertaraf etmek üzere hüküm ifade edecektir. Kast ve ağır kusurda sadece sorumluluğu bertaraf eden değil, tazminatı sınırlandıran anlaşmalar da BK m.99/I gereği hükümsüzdür. Kanun borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmamasına dair anlaşmalar için iki tahdit koymuştur.Bu hallerde hakim, hafif kusurdan sorumluluğu kaldıran anlaşmayı hükümsüz sayabilir.(BK m.99/II)

BK'nun 96.m.si emredici olmadığından, NVOCC'nin kusurunu kanıtlamayı, alacaklı durumundaki müvekkile yükleyen anlaşma da geçerlidir .Yani taraflar yaptıkları sözleşmede tazminat isteyebilmek için alacaklı tarafından NVOCC'nin kusurunun ispatı gerektiğini kararlaştırabilirler. <sup>618</sup>

Yardımcıların fiillerinden NVOCC'nin sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar da yapılabilir. BK m.100/II 'ye göre “ Bunların fiilinden mütevellit mes'uliyeti, evvelce iki taraf arasında yapılan bir mukavele tamamen veya kısmen bertaraf edebilir. NVOCC'nin kendi fiilinden sorumluluğunu daraltan anlaşmadan (BK m.99/II) farklı olarak burada , yardımcının kasdı veya ağır kusurundan NVOCC'nin sorumlu olmayacağı kararlaştırılabilmektedir. Fakat BK m.99/II 'de NVOCC'nin hafif kusurundan sorumluluğunu daraltan anlaşmaların muteberliğine ait istisnalara paralel bir tarzda BK m.100/III yardımcılarının ağır kusurları açısından şu istisnayı koymaktadır: “Alacaklı, borçlunun hizmetinde ise veya mes'uliyet hükümet tarafından imtiyaz suretiyle verilen bir sanatın icrasından tevellüt ediyorsa, borçlu mukavele ile ancak hafif bir kusurdan mütevellit mes'uliyetten kendisini berî kılabilir.” Bu şartlar altında yardımcı şahsın ağır kusurundan sorumlu olmayacağına dair olan anlaşmalar hükümsüzdür. Bu kayıt asıl sözleşmede yer alıyorsa , sözleşmenin

<sup>618</sup> TANDOĞAN, Mes'uliyet, sh.423

tamamı değil sadece ağır kusurdan sorumluluğu kaldıran kayıt hükümsüzdür.Yardımcının her türlü kusurundan NVOCC'nin sorumlu olmayacağını ifade eden anlaşmalar ise, sadece hafif kusur için geçerli sayılacaktır<sup>619</sup>.

Sözleşmeye konulan ve seçiminde özen gösterilen taşıyan/taşıyıcının borcunu gereği gibi yerine getirmemesinden komisyoncu olan NVOCC'nin sorumlu tutulamayacağını gösteren kayıtların da hukukumuzda geçerli olması gerekir<sup>620</sup>. Çünkü TK'da, sadece 814 m. nin taşıtan aleyhine değiştirilmesi, başka bir deyişle, 814. m. de sayılan hallerde komisyoncu olan NVOCC'nin taşıyan sayılmamasını öngören şartların geçersizliği hükme bağlanmış bulunmaktadır(TK m. 814/III).

#### **E- ZAMANAŞIMI**

NVOCC'ye karşı, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan tüm talepler kural olarak bir yılda zamanaşımına uğrar.(TK m.815/I) Zamanaşımının başlangıcı TK m.767'e göre saptanır. (TK 815/II) Böylece hukukumuz yönünden komisyoncunun hem komisyon hükümlerinden hem taşımadan doğan sorumluluğu aynı zamanaşımı süresine bağlanmış bulunmaktadır. Ağır kusur ,kasıt halinde ise zamanaşımı 10 yıldır<sup>621</sup>.(TKm. 815/II ;m. 767/V)

<sup>619</sup> OĞUZMAN – ÖZ ,sh.372-373

<sup>620</sup> ARKAN,Taşıma İşleri Komisyoncusu,sh.326

<sup>621</sup> ARKAN, Ticarî İşletme ,sh.228 .

## II. NVOCC'NİN TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNA UYGULANABİLECEK HÜKÜMLER

NVOCC'nin sorumluluğuna uygulabilecek olan hükümler incelenirken öncelikle ilk bölümde NVOCC'nin deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğuna ilişkin hükümler ele alınacaktır. Bu bölümde ilk olarak Türk Hukukunda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler, NVOCC'nin taahhüt ettiği taşımaların gösterdiği özellik ve farklılıklar gözönüne alınarak ve konunun çok geniş kapsamlı olması nedeniyle, ana hatlarıyla incelenecektir. Daha sonra ise çeşitli uluslararası konvansiyonlar yine kısa bir biçimde ana hatlarıyla ele alınacaktır. Burada yapılmak istenen bu konvansiyonların uygulama alanını belirlemektir. İlgili konvansiyonlara göre taşıyan olarak NVOCC'nin sorumluluğunun ayrıntılı bir şekilde belirlenmesi bu çalışmanın sınırlarını aşan ve her biri ayrı bir tez konusu olabilecek çalışmayı gerektirir niteliktedir. Bu nedenle çalışmamızın bu doğrultuda sınırlandırılması uygun görülmüştür.

İkinci bölümde ise NVOCC'nin deniz yoluyla taşımayı da kapsayan çok türlü taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğuna uygulanabilecek hükümler incelenecektir. Çok türlü taşımalara ilişkin, Türk Hukukunda özel bir düzenleme olmadığından bu bölümde, uygulanabilecek hükümlere örnek olarak 1980 tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ve 1992 Tarihli UNCTAD/ICC Çok Türlü Taşıma Belgeleri için Model Kurallar incelenerek, çok türlü taşımalarda sorumluluğa ilişkin, çalışmanın sınırlarını genişletmemek adına, kısa bilgi vermeye çalışılacaktır.



## A- DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

### 1.Türk Hukuku

Bu bölümde Türk hukukuna göre NVOCC'nin taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğuna uygulanabilecek hükümler incelenmeye çalışılacaktır. Daha sonra ise sırasıyla, NVOCC 'nin sorumluluk halleri; yükteki zararın tesbiti ve ihbarı; sorumluluğun kanuni sınırları; NVOCC 'nin kanunen sorumlu olmadığı haller; sorumluluk hükümlerinin emredici niteliği; sorumsuzluk şartları ile hak düşürücü süre ve zamanaşımı üzerinde durulacaktır.

NVOCC'nin yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunda önem arzeden mesele NVOCC'nin, eşyanın deniz yoluyla taşınması taahhüdünü, kendisi bir geminin maliki veya işleteni olmadığı için, gemi işletenlerle (fiili taşıyanlarla) yaptığı sözleşmelere dayanarak yerine getirmesidir. Söz konusu yükün taşınması için, gemi işleten ile NVOCC'nin yaptığı sözleşmenin bir yolculuk çarteri (kısmi yolculuk çarteri veya mürekkep yolculuk çarteri); bu sözleşmenin ifasına yardım ettiği ve yük ilgilileri ile yapılan diğer sözleşmenin ise dar anlamda eşya taşıma sözleşmesi olduğunu daha önce açıklamıştık. Bu zincirlenen sözleşmeler birbirinden bağımsızdır. Bu nedenle yük ilgisinin, gemi işleten (fiili taşıyan) ile doğrudan doğruya bir ilgisi yoktur<sup>622</sup>. Gemi işleten (fiili taşıyan) ve onun adamları, gemi adamları hariç NVOCC'nin BK. m. 100'e uyarınca yardımcı şahsıdır. Gemi adamlarının kusurlu hareketlerinden ise NVOCC, yük ilgililerine karşı TK m.1062 gereğince sorumludur. Kaptanın düzenlediği konişmentolardan yalnız taşıyan olarak NVOCC borç altına girer<sup>623</sup>.

<sup>622</sup> Yükleten veya fiili taşıyan (gemi işleten) adına düzenlenmiş konişmento hamili olması hariç. Bu konuda bk. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.11.

<sup>623</sup> Meğer ki donatan TK m.1099 veya konişmentoya konan bir demise-clause gereğince taşıyan sayılsın.

### a- NVOCC'nin Sorumluluk Halleri

Taşıyan olarak NVOCC'nin navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu akdî bir sorumluluktur. Bu nedenle NVOCC, taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını hiç veya gereği ifa etmez ya da noksan ifa ederse genel esaslara <sup>624</sup> göre bundan ileri gelen zararlardan sorumlu olur. Bu sorumluluk BK'nun 99. ve 100. m.lerine aykırı olmamak şartıyla sözleşme ile daraltılabilir veya ortadan kaldırılabilir. Yine genel hükümlere göre NVOCC, ancak kendisine hiç bir kusur isnad edilemeyeceğini ispat ederek bu sorumluluktan kurtulabilir.<sup>625</sup> Taşıyanın sorumluluğu da bir akit sorumluluğu olmasına rağmen BK 'nda olduğu gibi (BK m.96) genel bir hükümlerle düzenlenmiş değildir.

TK navlun sözleşmesinin özelliklerini dikkate alarak geminin başlangıçtaki denize, yola ve yüke elverişsizliği (TK m.1019) veya yüke özen borcunun ihlalinden doğan zararlar gibi belirli sorumluluk sebepleri öngörülmüştür. Ayrıca TK'nda, yükün izinsiz olarak sözleşmede tayin edilen gemiden başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması (TK m.1028); yükletenin izni olmadan yükün güvertede taşınması(TK m.1029); geminin mutad veya kararlaştırılan rotadan haksız sapması sebebiyle meydana gelen zararlar (TK m.996,1091) için sorumluluğu düzenlemiş bunların dışında kalan, taşıyanın yükün ziya ve hasarı söz konusu olmaksızın navlun sözleşmesinden veya konişmentodan doğan yükümlülüklerinin hiç ifa edilmemesi, geç ifa edilmesi veya kötü ifa edilmesinden doğan sorumluluğu düzenleyen hükümleri TK içermemektedir. Bu nedenle TK'nun düzenlemesi dışında kalan hallerde taşıyanın sorumluluğu hakkında Borçlar Kanunu hükümleri uygulanacaktır.<sup>626</sup>

<sup>624</sup> Bu konuda TK'nda iki hükme rastlanmaktadır. TK m.948/2 ve m.1235/7

<sup>625</sup> AKINCI,S.,sh.293 ; ÇAĞA- KENDER ,C.II ,sh.129

<sup>626</sup> ÇAĞA- KENDER ,C.II ,sh.132

Aşağıda NVOCC'nin Türk hukukuna göre sorumluluğu incelenirken özellik arzeden bazı sorumluluk halleri olarak: Güverteye izinsiz yüklemeden; izinsiz olarak kararlaştırılan gemiden başka gemiye yükleme veya aktarmadan; gecikmeden; kusurlu olarak yanlış konişmento tanziminden; başlangıçtaki elverişsizlikten ve son olarak yükün zıya ve hasarından doğan sorumlulukları incelenecektir.

### **aa) NVOCC'nin İzinsiz Olarak Güvertede Taşınan Yük Zararları İçin Sorumluluğu**

TK. m. 1029'a göre<sup>627</sup>, taşıyan yükletenin izni olmadıkça yükü güverteye koyamaz<sup>628</sup>. Eğer taşıyan yükletenin rızası olmadan yükü güverteye yüklemişse bunun sonucu olarak ortaya çıkan zarardan sorumlu olur.

Yükletenin izni şekle tabi değildir. Bu izin açıkça verilebileceği gibi; yükletenin, güverteye yükleme yetkisini ihtiva eden bir konişmentoyu itirazsız kabul etmesi veya güverteye yüklenmesi mutad olan mallarda, yükletenin aksine bir talimat vermemesi

<sup>627</sup> Güverteye konacak eşyaya ilişkin Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1151.m.sinde düzenleme getirilmiştir. Bu maddenin birinci fıkrası, 6762 sayılı Kanunun 1029. m.sinden, mehz Alm. TK.'nun 566. paragrafının birinci fıkrası ile karşılaştırılmak ve sonraki fıkralarla uyumlaştırılmak suretiyle alınmıştır. Maddenin ikinci ilâ beşinci fıkraları 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9. m.sinden aynen alınmıştır. 1924-1968 Brüksel-Visby Sözleşmesinde ve 6762 sayılı Kanunda, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yasağın ihlali halinde uygulanacak müeyyideler açıkça belirlenmemiştir. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9. m.si, bu ihtiyacı karşılayan çağdaş ve menfaat dengelerine uygun çözümler getirdiğinden, hükmün aynen iktibas edilmesi uygun görülmüştür.

<sup>628</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 9.7.1958 tarih, 1958/38E, 1958/37K. sayılı kararında, yükletenin onayı olmadıkça güverteye yük yüklenemeyeceği ve yükleme yapıldıktan sonra, tutanağı imzalayan kişilerin, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerini değiştirmeye yetkilerinin bulunmaması durumunda, taşıtan ya da yükletenin güverteye yüklemeye onayı bulunduğunun kabul edilemeyeceği ifade edilmiştir. Bu karar için bk. [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr)

hallerinde olduğu gibi zımnen<sup>629</sup> de verilmiş olabilir<sup>630</sup>.Uygulamada çok kere rıza matbu şartlarla sağlanmaktadır.

Güvertede taşınması mutad<sup>631</sup> olan yüklerden biri de konteyner yüküdür<sup>632</sup>. Geminin eşya taşımaya elverişli kapalı alanları gibi fonksiyona sahip olmak şartıyla<sup>633</sup> konteynerin güvertede taşınması, bu tür taşımacılığın mahiyetine uygundur<sup>634</sup>.

NVOCC'nin taşıma faaliyeti özellikle konteyner taşımacılığına ilişkindir ve taşımanın gerçekleştirildiği gemiler modern ve güvertede konteyner taşınmasına uygun gemilerdir. Ancak yüklerin rizikoya maruz kalıp kalmaması geminin bu tarzda inşa edilmiş olup olmadığıyla doğrudan bağlantılı değildir. Çünkü özel olarak inşa edilmiş konteyner gemilerinde bile güverte üzerinde bulunan konteynerler (on-deck containers) güverteden düşme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Ayrıca bu konteynerler rüzgarın ve denizin etkisi ile ıslanabilirler<sup>635</sup>.

Güverte yükünün daha çok riskle karşı karşıya kalması nedeniyle yük ilgililerinin, konteynerlerinin nereye yüklendiğini bilmeye hakkı vardır. Yükün özelliği gereği bazı konteynerlerin özel

<sup>629</sup> Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 31.1.1991 tarih, 1989/5487 E, 1991/1401K sayılı kararında zımni iznin geçerli olabilmesi için geminin veya yükün özellikleri nedeniyle, yüklemenin güverteye yapılması mutad veya teamülden olmalı ve yükleyen güverteye yükleme yapılmasına açıkça muhalefet etmemiş olmalıdır. **AYBAY**, G.:Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları,İstanbul 2000,sh.214-217

<sup>630</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.53.

<sup>631</sup> **AYBAY - AYBAY - AYBAY – AYBAY**, Deniz Hukuku,sh.600

<sup>632</sup> Güvertede taşınan konteynerler konvansiyonel yükler kadar olmasa bile, bazı tehlikelerle karşı karşıyadır. Kondensasyon zararlarına güverte yükü daha çok maruzdur. Bu zararlar ısı değişmelerinden meydana gelmektedirler. Bunun dışında konteynerler denize uçabilmekte, deniz suyuna maruz kalabilmektedir **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.97.

<sup>633</sup> Ör: Üstü açık (open-top) konteynerlerin güvertede taşınması mutad değildir. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.107, dn.306.

<sup>634</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.107.

<sup>635</sup> **KUBİLAY**, Deniz Ulaşımı, sh.38.

olarak gemiye istif edilmeleri gerekir. Bazı konteynerler güvertenin altında taşınmazken, buna karşılık bazı vantilatörlü, ısıtıcı ve soğutucu konteynerlerin güverte altında istifi gerekir.<sup>636</sup>

Konteyner gemileri güvertede yük taşımaya uygun şekilde inşa edildiğinden konteynerin denize uçması gibi tehlikeleri de ortadan kaldıracak donanıma sahip olmalıdır. Bu donanım yeterli ise ve konteynerin sabitlenmesinde de gereğince kullanılmışsa, konteynerin güverteye istif tarzında da bir kusur yoksa artık geminin elverişli olduğundan bahsedilir. Ancak gerekli donanımın yokluğu gemiyi elverişsiz hale getireceğinden, bir zarar meydana geldiğinde bu güvertede taşımaktan değil, elverişsizlikten doğmuş olacaktır.

Eğer konteyner gemiye yeterince sabitlenmemişse istif hatası var demektir. Bu durumda NVOCC'nin hangi hükümlere göre sorumlu olacağını belirlemek için istifin kim tarafından yapıldığı önem taşıyacaktır. NVOCC, gemi işletenlerle( fiili taşıyan) yaptığı sözleşmelerde istifi her zaman gemi işletenlere bırakır<sup>637</sup>. Eğer istif gemi adamları tarafından yapılmışsa NVOCC, TK m.1062'ye göre sorumlu olacaktır. Ancak konteyner taşımacılığında istifin gemi adamları tarafından yapılması günümüzde çok zordur. Bu nedenle istif gemi işletenin, yardımcı şahsı olan bağımsız istifçiler tarafından yapılır. Bunlar NVOCC'nin de alt ifa yardımcılarıdır. Böylece bunların neden olduğu zararlardan da NVOCC, BK m.100 gereğince sorumlu olacaktır. Konteynerin gemiye istifi konusunda aşağıda yükün zıya veya hasarınınından NVOCC'nin sorumluluğuna ilişkin bölümde ayrıntılı açıklama yapılacağından burada daha fazla açıklama yapmadan o bölüme atıf yapmakla yetiniyoruz<sup>638</sup>.

<sup>636</sup> **KUBİLAY**, Deniz Ulaşımı, sh.38

<sup>637</sup> Bu konuda aşağıda III. Bölüm, II, A, 1, a, ff, aaa, dddd) numaralı bölümde ayrıntılı açıklama yapılacaktır.

<sup>638</sup> bk. aşağıda III. Bölüm, II, A, 1, a, ff, aaa, dddd)

Fransız Hukukunda 21 Aralık 1979 tarihinde yapılan bir değişiklikle<sup>639</sup> konteynerlerin, konteyner taşımacılığına uygun gemilerin güvertesine yüklenmesi durumunda yükletenin muvafakatinin bulunduğu varsayılır.

NVOCC'ler düzenledikleri taşıma belgelerine yükün güverteye istifine ilişkin (deck shipment clause) klozlar koymaktadır. Örneğin NVOCC olarak faaliyet gösteren "Blue Green Line" adlı şirket tarafından düzenlenen taşıma belgesinde: " NVOCC'nin yükletene özel bir ihbarda bulunmasına gerek olmadan, durumuna göre konteyner yükünü güverte üstüne veya altına yükleyebileceği" belirtilmiştir. Yine aynı belgede, NVOCC'nin güverte yüküne ilişkin sorumluluğunu bertaraf etmek için, NVOCC'nin sorumluluğu ve müşterek avarya meseleleri açısından yükün güverte yükü olarak kabul edileceği ve bu nedenle NVOCC'nin sebebi ne olursa olsun sorumlu olmayacağı(özellikle de konteynerin denize düşmesi, denize süreklenmesi, ıslanması, istifinin bozulması, kırılması gibi sebepler sayılarak) ifade edilmiş ve bu şekilde sorumsuzluk şartı konulmuştur. Bu sorumsuzluk şartı TK m.1117f.I b.1 hükmü gereği Türk Hukukunda geçerlidir.<sup>640</sup>

### **bb)NVOCC'nin İzinsiz Olarak Kararlaştırılan Gemiden Başka Gemiye Yükleme veya Aktarmadan Doğan Sorumluluğu**

TK m.1028 f.1<sup>641</sup> gereği taşıyan, çartererin muvafakatini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan mesul olur<sup>642</sup>. Kanunumuzun bu hükmü çarter sözleşmeleri

<sup>639</sup> 21 Aralık 1979 Tarihli ve 79-1103 Sayılı Kanunla Değiştirilen 18 Haziran 1966 Tarihli ve 66-420 sayılı Kanun'un 22.m.sinin 2.paragrafı.

<sup>640</sup>Lahey Kurallarından alınan bu hükmün günümüzün modern konteyner gemileri karşısında eskidiğine ilişkin görüş için bk . **MORINIÈRE**, sh.288.

<sup>641</sup>Ticaret Kanunu Tasarısı' nın 1150.m.sinde, TK m.1028, mehaz Alm. TK.'nun 565. paragrafı ile karşılaştırılarak ve dili güncelleştirilerek alınmıştır. İkinci fıkrada "aktarma" düzenlendiği için, maddenin başlığına bu yönde bir ilave yapılmıştır.

<sup>642</sup> Hükmün istisnası yolculuk başladıktan sonra zaruret hallerinde ve zaruretin devamınca yükün başka bir gemiye aktarma edilebilmesidir.TK m.1028/II

göz önüne alınarak konulmuştur. Kırkambar sözleşmelerinde durum tamamen farklıdır<sup>643</sup>. Tarifeli sefer yapan gemilerin taşıma şartlarına göre taşınacak mallar belli bir gemi ile taşınmak üzere tesellüm edilmez. Buna uygun olarak taşıma sözleşmelerine veya konişmentolara taşıyana yükü işletmeye ait herhangi bir gemi ile taşımak ve yolda işletmeye ait diğer bir gemiye aktarma etmek yetkisi veren şartlar konulur. Böylece TK m.1028'deki sorumluluk da ortadan kalkar. NVOCC tarafından yük ilgililerine taahhüt edilen taşıma da kırkambar sözleşmesi niteliğindedir.

Uygulamada konteyner taşımacılığında yükün bir gemiden diğerine aktarılması çok normaldir. Günümüzde gemilerin kapasitesi çok arttığından büyük konteyner gemilerin küçük limanlara uğrayıp oradan konteyneri yüklemesi yerine daha küçük kapasiteye sahip "feeder"<sup>644</sup> olarak adlandırılan gemilerin küçük limanlardan bu yükleri alarak konteynerlerin bir araya toplandığı büyük limanlara (hubs) getirmesi şeklinde bir sistem uygulanmaktadır. Böyle merkezi bir iki limanda toplama ve dağıtma taşımanın rasyonel bir şekilde yapılmasını sağlamaktadır.

NVOCC tarafından taahhüt edilen taşımanın da bu şekilde yapılması mümkündür. Yani konteynerin önce küçük bir limandan , küçük bir gemiyle en yakındaki merkezi limana getirilmesi daha sonra ise mesela okyanus aşırı bir taşıma için büyük bir gemiye yüklenmesi söz konusu olabilir. Bu nedenle NVOCC'ler düzenledikleri taşıma belgelerine "liberty clauses" olarak adlandırılan ve yükün başka gemiye aktarılmasını sağlayan klozlar koymaktadır. Ancak bu klozlar tabi ki sadece yükün başka gemiye aktarılmasına imkan vermektedir. Yoksa aktarma nedeniyle, taşıyanın yüke özen borcunun ihlali

<sup>643</sup> ÇAĞA- KENDER, C.II ,sh.20-21.

<sup>644</sup> Bu sistem hakkında ayrıntılı bilgi için bk. SCHMELTZER,E.-SHEPPARD,E.J.:Container Feeder Systems, JMLC vol.4,No.1, sh.215-229.

neticesi yükün zıya ve hasarı halinde, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan şartlar olarak kabul edilmemektedir<sup>645</sup>.

### **cc) NVOCC'nin Gecikme Zararlarından Doğan Sorumluluğu**

Taşımayı taahhüt eden NVOCC sadece eşyanın taşınması ile değil, varma limanında eşyayı tesellüme yetkili gönderilene gecikmeden teslimle de yükümlüdür. NVOCC ,her hangi bir zamanda değil, belirli bir süre içinde eşyayı taşımayı taahhüt etmektedir. Teslim alınan eşya kararlaştırılan sürede, süre kararlaştırılmamışsa normal şartlarda taşımanın gerçekleşmesi için gerekli sürede eşyayı teslim etmelidir, aksi halde geç teslim söz konusudur.

Gecikmeden meydana gelen zarar, yükün zıya ve hasarı sözkonusu olmadan yükle ilgilinin malvarlığının azalmasıdır. Bu zararlara, eşyanın piyasa değerinin düşmesi, kâr kaybı, gümrük vergilerinin artması, yükün tesellümü için hazır edilen depo yada araç için yapılan fazla ödemeler, gönderilenin gecikme sebebiyle borcunu ifa edememesi ve tazminat ödemek zorunda kalması örnek verilebilir<sup>646</sup>.

TK'nda taşıyanın deniz yoluyla eşya taşımalarında gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmediğinden<sup>647</sup> sorumluluğun şartlarını BK genel hükümlerine göre belirlemek gerekir. Taşıyan olan NVOCC, BK m.96 gereği, gecikmenin gerçekleşmesinde kendi kusuru bulunmadığını ispatlayamazsa bunun sonucunda ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır.

---

<sup>645</sup> Bu konuda Fransız Temyiz Mahkemesi tarafından verilen karar için bk.Cass. Com. 13 Juin 1989, BT 1989, sh.539.

<sup>646</sup> Gecikmeden doğan zararlar hakkında bk. **YAZICIOĞLU, E.:** Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu , Deniz Hukuku Dergisi ,Y.2, S.2-3 , sh. 86 - 87

<sup>647</sup> Kara taşımalarında TK m.779 -780 ; CMR m.17 , 19 hükümleri ile geç teslim ve bundan doğan zararlar düzenlenmiştir. Deniz yoluyla eşya taşımacılığı alanında ise ,taşıyanın gecikme zararlarından sorumluluğu Lahey/ Visby Kuralları'nda düzenlenmemiştir.



Gecikme zararı halinde, NVOCC, yardımcı şahısların fiillerinden BK m.100 uyarınca sorumludur. NVOCC'nin yardımcı şahsı olan fiili taşıyan yani gemi işletenin fiillerinden de NVOCC, BK m.100 uyarınca sorumlu olacaktır. Gemi işletenin yardımcı şahsı durumunda olan gemi adamlarının fiillerinden de NVOCC, BK m.100 uyarınca sorumlu olacaktır<sup>648</sup>.

Gecikme zararlarından dolayı sorumlulukta TK m.1114 hükmü uygulanır<sup>649</sup>. TK m.1112/1113'deki sınırlamalar ise gecikme zararları hakkında geçerli değildir.<sup>650</sup> Sorumluluğu gerçekleşen NVOCC, bütün malvarlığıyla sınırsız bir surette sorumlu olacaktır.

Gecikme zararı, başlangıçtaki elverişsizlikten veya haksız sapma ya da yükü izinsiz başka gemiye yükleme ve aktarmadan kaynaklanıyorsa bu durumda gecikme zararları söz konusu sebeplerle ilgili hükümlere tabi olacaktır<sup>651</sup>.

Mevcut sorumluluk sisteminde gecikme zararlarından sorumsuzluk klozlarının yaygın kullanımı sonucu, zararlarını taşıyana tazmin ettiremeyen yük ilgilileri, sigorta himayesinden de mahrum kalmaktadır. Çünkü yük sigortalarında, gecikme zararlarının tümü sigortacının üstlenmiş olduğu bir riziko sonucu doğmuş olsa bile, himaye dışında bırakılmaktadır<sup>652</sup>.

---

<sup>648</sup> Buna mukabil, TK m.1062 anlamındaki "adamları" nın kusurundan şayet bunlar yardımcı şahıs değilse sorumlu değildir, zira TK m.1062/I hükmü TK m.1061 ve devamından doğan sorumluluğa ilişkin özel bir hüküm niteliğinde olup yalnız onun hakkında geçerlidir. **ÇAĞA-KENDER**, C.II , sh. 178.

<sup>649</sup> **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh. 167.

<sup>650</sup> TK m.1112-1113'deki sınırlamalar TK m.1061/1062'ye dayanan tazminat alacakları hakkında geçerlidir. **ÇAĞA-KENDER**, C.II, sh. 162.

<sup>651</sup> **TEKİL**, sh.325.

<sup>652</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.80

Uluslararası deniz yoluyla eşya taşımacılığında, taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu ilk defa Hamburg kuralları ile düzenlenmiştir. Lahey /Visby Kurallarının bu konuda açık hüküm getirmemesinden kaynaklanan belirsizlik böylece ortadan kalkmıştır. HK m.5ŞI gereği taşıyan ,eşyanın gecikme ile teslim edilmesinden de sorumludur. Ne zaman geç teslimden söz edileceği m.5ŞII 'de , CMR m.19 hükmü örnek alınarak belirlenmiştir. Buna göre: "eşya , navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında , açıkca kararlaştırılmış sürede , böyle bir süre kararlaştırılmamışsa olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul surette istenebilecek süre içinde teslim edilmediği takdirde, teslimde gecikme vardır. Hak sahibi m.5ŞIII gereği teslim süresinin sona ermesinden itibaren aralıksız 60 gün içinde teslim olunmayan eşyayı kaybolmuş eşya sayabilir.Taşıyanın geç teslimden 5.m.gereğince sorumluluğu gecikmeye uğramış eşya için ödenmesi gereken navlunun 2,5 katına eşit meblağ ile sınırlıdır ve bu meblağ navlun sözleşmesi gereğince ödenecek olan toplam navlun miktarını aşamaz.

#### **dd)NVOCC'nin Kusurlu Olarak Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Doğan Sorumluluğu**

NVOCC tarafından düzenlenip yük ilgililerine verilen belgelerin konişmento niteliğinde olabileceği gibi, "NVOCC taşıma belgeleri" olarak ifade edilebilecek ve konişmentonun üç temel fonksiyonuna sahip olmayan belgeler şeklinde olabileceğini de yukarıda açıklamıştık<sup>653</sup>.

Bu nedenle NVOCC'nin kusurlu olarak yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğu açıklanırken konişmento terimi geniş manada değerlendirip, NVOCC'nin taşıyan olarak görüldüğü tüm taşıma belgeleri bu kapsamda değerlendirilecektir.

<sup>653</sup> Bk. II.Bölüm,II,B,2,a,cc.

Konişmento düzenlemeye zorunlu ve yetkili olan şahıs taşıyandır. Deniz yoluyla mal taşımayı taahhüt eden her şahıs bu arada NVOCC, konişmento düzenlemeye yetkilidir.

Konişmentodaki kayıtların gerçeğe aykırı olmaları yüzünden zarar gören konişmento hamiline karşı taşıyan olan NVOCC, yükletenle konişmento alıp verme sözleşmesinin akdi sırasında işlediği kusur, culpa in contrahendo, sebebiyle sorumludur.<sup>654</sup>Kaptan ve NVOCC'nin diğer temsilcileri<sup>655</sup> konişmento düzenlenmesinde ve buna bağlı sözleşme görüşmelerinde NVOCC'nin yardımcı şahsı olduklarından onların fiillerinden de taşıyan olarak NVOCC, BK m.100 uyarınca sorumludur. Böylece NVOCC'nin kusurlu olarak yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğu Borçlar Hukukunun genel hükümlerinden çıkan bir sorumluluk olmaktadır.<sup>656</sup>

Yanlışlık, konişmentodan doğan hakka etkili herhangi bir hususa ilişkin olabilir: Yükün cins veya miktarı yanlış yazılmıştır; yük hasarlı olduğu halde temiz konişmento verilmiştir; konişmentonun nüsha adedi eksik gösterilmiş veya yanlış tarih konulmuştur.

NVOCC'nin sorumluluğunun gerçekleşebilmesi için: Konişmento kaydının yanlış olduğu, hamil için bir zarar doğduğu, yanlış kayıtlarla zarar arasında illiyet bağının bulunduğu ve yanlış konişmento düzenlenmesinde NVOCC veya temsilcilerinin kusurlu oldukları sabit olmalıdır.

---

<sup>654</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.95

<sup>655</sup> TK m.1097/IV gereği kaptan ve donatanın bu hususta yetkili kıldığı herhangi bir temsilcisi de taşıyanın özel yetkisine gerek kalmaksızın konişmentoyu taşıyan adına tanzim etmeye yetkilidir. Bunlar temsil yetkisini kanundan aldıkları cihetle taşıyanın temsilcisidirler.BK m.100 de kanuni temsilcilerin yardımcı şahıslarla bir tutulduğuna dair bir hüküm yoktur.Ancak BK m.100'ün kanuni temsilcilere kıyasen uygulanması doktrinde kabul edilmektedir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.96,dn.38

<sup>656</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.96

NVOCC'nin tazmin borcu piyasa değeri ile sınırlı değildir<sup>657</sup>. Hamil, konişmentonun doğruluğuna güvenmiş olması nedeniyle uğradığı bütün zararlarının tazminini isteyebilir. Borçlar Hukuku'na dayanan bir sorumluluk olduğundan TK m.1114'de geçerli değildir. Sorumluluğu gerçekleştiren NVOCC, bütün malvarlığıyla sınırsız bir surette sorumludur.

Konişmentoya kusurlu olarak yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğu kaldıran şartlar konabilir. Ancak genel hükümlerde öngörülen sınırlara (BK m.20,99,100) uyulması gerekir. Konişmentoya "sayı, ölçü, ağırlık belli değil" şeklinde konan bir şart, yanlışlık bunlardan birine ilişkin olduğunda; ayrıca TK m.1100f.II b.2 uyarınca bir gerekçe beyanına gerek olmaksızın yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğu ortadan kaldırmaya yeterlidir<sup>658</sup>.

### **ee) NVOCC'nin Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu**

Başlangıçtaki elverişsizlik halinde NVOCC, yardımcı şahsı olan fiili taşıyan yani gemi işletenin fiillerinden BK m.100 uyarınca sorumlu iken; TK m.1062 anlamındaki "adamlarının" kusurundan, şayet bunlar yardımcı şahıs değilse sorumlu değildir. Zira TK m.1062/I hükmü TK m.1061 ve devamından doğan sorumluluğa ilişkin özel bir hüküm niteliğinde olup yalnız onun hakkında geçerlidir. NVOCC, gemi işletenin (fiili taşıyan)yardımcı şahsı durumunda olan gemi adamlarının fiillerinden ise BK m. 100 uyarınca sorumlu olacaktır<sup>659</sup>. Donatanın gemi ve makineyi kontrol etmekle görevli gemi enspektörleri de taşıyan sıfatını haiz NVOCC'nin yardımcı şahıslarıdır. Gemi tasnif müesseseleri ve bunların eksper ve müstahdemlerinin de gemi işletenin (fiili taşıyanın) yardımcı şahsı

<sup>657</sup> TK m.1061/1062'ye dayanan bir sorumluluk söz konusu olmadığından TK m.1112-1113. m.ler uygulanmaz.

<sup>658</sup> ÇAĞA- KENDER, C.II, sh.99

<sup>659</sup> ÇAĞA- KENDER, C.II, sh 179.

olarak kabul edilebileceği<sup>660</sup> dolayısıyla NVOCC'nin de alt ifa yardımcısı olarak değerlendirilebileceği söylenebilir.

NVOCC'nin taahhüt ettiği taşımaların genellikle konteyner taşımaları olduğu gözönüne alınarak konteyner taşımaların başlangıçtaki elverişsizlik açısından gösterdiği özellikler incelenmelidir.

Konuyu öncelikle denize elverişlilik açısından ele alırsak: Konteyner gemilerinde, geminin elverişliliğine tesir edebilecek unsur konteynerlerin istif tarzıdır. Güverteye üstüste yığılmış konteynerler geminin dengesini bozabilmektedir. Bu yüzden gemi, neredeyse devrilme eğilimine yaklaşmaktadır. Güverte altı istifte bile, konteynerlerin farklı boyutlarda olması durumunda rastgele üst üste yığılmaları yüzünden geminin dengesi bozulabilmektedir<sup>661</sup>. Bütün bu hallerde geminin denize ve yola elverişsiz hale gelmiş olduğuna şüphe yoktur.

Yüklerin konteynerlere istif edilme tarzı da geminin stabilitesine tesir eden bir husus olmaktadır. Bu durumlarda eğer istif NVOCC'nin yardımcı şahsı olan fiili taşıyan tarafından yapılmışsa mesele yoktur; denize elverişli gemi bulundurma borcu ihlâl edilmiş olacağından sorumluluk söz konusu olacaktır. NVOCC tarafından taahhüt edilen taşımalarda, konteynerin gemiye istifi NVOCC ile gemi işleten arasında yapılan asıl sözleşme ile gemi işletene yüklenmekte ve onun tarafından gerçekleştirilmektedir. NVOCC yük ilgilileri ile yaptığı taşıma sözleşmesinde FCL (tam konteyner yükü) taşımayı taahhüt etse de, konteynerin gemiye istifini yük ilgililerine bırakmaz.

Konuya yüke elverişlilik açısından bakarsak: TK. m. 1019'a göre taşıyan, gemi ambarlarını, yükü taşımaya, muhafazaya uygun surette

<sup>660</sup> Bu konunun Alman Hukuku'nda tartışmalı olduğu ve Türk Hukuku'nda Çağa'nın Alman Hukuku'nda azınlık görüşü olarak kabul edilen, gemi tasnif müesseselerinin taşıyanın yardımcı şahsı olarak sayılması gerektiği fikrine katıldığı konusunda bk. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh 179-180.

<sup>661</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.90

bulundurmalıdır. Konteyner de geminin yük bölümü gibi fonksiyon gördüğüne göre konteynerde bulunan noksanlıklar gemiyi yüke elverişsiz hale getirir<sup>662</sup>.

NVOCC'nin tahahhüt ettiği taşımalarda ya LCL yük tek bir konteynerde grupaj yapılarak bir araya getirilmekte ya da tam konteyner yükü (FCL) yük ilgilisi tarafından NVOCC'ye taşınması amacıyla verilmektedir.

LCL yük söz konusu ise, konteyner NVOCC tarafından temin edilecek ve konteyner içine yükün istifi de diğer yüklerle birlikte grupaj hizmeti kapsamında NVOCC tarafından yapılacaktır.

FCL yük söz konusu olduğunda ise konteyner NVOCC'den veya üçüncü bir kişiden temin edilip, yük ilgilisi tarafından doldurularak istif edilecektir.

Konteyner NVOCC tarafından temin edilir ve konteyner içine yük yine NVOCC tarafından istif edilirse: Bu durumda konteynerdeki eksiklik yüke elverişsizliği meydana getirir, NVOCC'nin ise bundan sorumlu olacağı muhakkaktır. Doktrinde de konteynerdeki bir kusurdan dolayı taşıyanın TK. 1019 hükmüne göre sorumlu olacağı kabul edilmektedir.<sup>663</sup> Özellikle soğuk havalı tertibatı olan konteynerlerde güvertede taşınanlarda, konteyner gemi ambarlarının fonksiyonunu üzerine almaktadır. Taşıyan, gemi ambarını nasıl yüke elverişli halde bulundurma mecburiyetinde ise NVOCC'de konteynerleri aynı düşüncelerle yüke elverişli biçimde bulundurmaya zorundadır.<sup>664</sup>

Konteyner NVOCC tarafından temin edilir ve konteyner içine yük, yük ilgilisi tarafından istif edilirse, yine yukarıdaki açıklamalarla aynı düşüncelerle konteynerdeki eksiklik, elverişsizliğe yol açar.

Konteyner üçüncü bir kişi tarafından temin edilip yük ilgilisi tarafından yük konteynere istif edildiğinde ise, konteynerin yapısının

<sup>662</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.91.

<sup>663</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.92.

<sup>664</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.92.

yüke elverişsizliği doğurup doğurmayacağı kolaylıkla tesbit edilemez. Bu noksanlıklar dıştan farkedilebilecek cinstense, konteyner üçüncü bir kişi tarafından temin edilse de NVOCC gerekli kontrolü yapmadığı zaman, yüke elverişli gemi hazırlamamaktan dolayı sorumlu olmalıdır<sup>665</sup>.

Yola elverişliliğin standartlarının, taşımanın ve geminin cinsine göre değiştiği ileri sürülmüştür. Bu nedenle konteyner gemilerinde konteynerdeki sızıntıları ve delikleri kontrole yarıyan aletlerin, hatta bozuk konteynerlerin yerine konabilmek için ayrılmış yedek konteynerler ve gerekli tamirati yapacak konteyner teknisyenlerinin bulunması, geminin elverişliliği için gerekli görülmektedir.

TK.m.1019/II'e göre konteynerdeki noksanlık tedbirli bir taşıyanın dahi farkedemeyeceği çeşittense taşıyan sorumlu olmayacaktır. Aynı maddeye göre, noksanlık yolculuğun başında mevcut olmalıdır. Sonradan meydana gelen noksanlıklar elverişsizliğe yol açmaz.

#### **ff)NVOCC'nin Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Yükün Zıya veya Hasarı İçin Sorumluluğu**

Yükün zıya ve hasarı şeklinde ortaya çıkan zararlar için taşıyanın sorumluluğu TK m. 1061 vd.'da Alman Kanunu ve onun da menşei olan Lahey Kurallarına uygun olarak düzenlenmiştir.

TK m. 1061'e göre<sup>666</sup> " Taşıyan, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın

<sup>665</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.94.

<sup>666</sup> Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin TK m. 1061 hükmü, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1178.m.sinin 1.ve 2.f.sında düzenlenmiştir. Taşıyanın sorumlu olacağı ve olmayacağı haller aynen 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde olduğu gibi ayrı ayrı hükümlerde düzenlenmiş böylece daha açık bir sorumluluk rejimi kabul olunmuştur. Bu maksatla, Tasarıda TK m. 1061'deki düzenlemenin aksine, ilk olarak sadece taşıyanın sorumluluğuna yol açan sebepler hükme bağlanmıştır. Böyle bir düzenleme, kara taşıyıcısının sorumluluğu hakkında kabul olunan düzenleme ile de uyum halindedir. TK m. 1061'de, taşıyan malların yükletilmesi,

dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların zıya veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan sorumludur; meğer ki zıya ve hasar, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun.

Aşağıda TK m.1061'e göre sorumluluğun şartları sırasıyla incelenecektir.

### **aaa)Yüke Özen Gösterme Mükellefiyetinin İhlâli**

Bu hükme göre taşıyanın sorumluluğu yüke özen göstermek mükellefiyetinin ihlâline dayanmaktadır. Yükün taşınma süresince taşıyanın bakım ve muhafazası ve (vasıtalı ya da vasıtasız) zilyetliği altında bulunması navlun mukavelesinin esaslı unsurlarından olduğu için taşıyana bu özen mükellefiyeti doğmaktadır.

### **bbb)Kusur Şartı**

Yüke özen borcunun ihlalinde taşıyan veya adamlarının, kusuru bulunması şarttır. Kanun "tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı"ndan söz etmekle burada da kusurun tayininde objektif<sup>667</sup> bir ölçü kabul etmiştir. Bu nedenle taşıyanın kendi işlerinde nasıl hareket ettiği değil fakat tecrübeli ve görev ve mesuliyetini bilen bir taşıyanın davranışı esas alınacaktır. Bu kusurun tayininde içinde bulunulan durumun şartları geminin nev'i, yolculuğun ve diğer yüklerin özellikleri ve hava şartları gözönünde tutulacaktır. Yolculuk

---

istifi taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle yükümlü tutulmuştur. Burada mükellefiyet sadece taşıyanın taşıma sözleşmesi ile üstlendiği taşıma işlerinde tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermesine yönelik olduğundan ilk fıkraya "navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle" ibaresi eklenmiş, böylece maddede sayılan işlerin aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın ifa borcuna girdiği ve geminin "ticarî yönetimi"ne ait olduğu vurgulanmıştır. 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde yer aldığı halde, TK m. 1061'de sayılmayan "korunması, nezareti" kelimeleri de metne dahil edilmiştir.

<sup>667</sup> Aynı ölçü taşıyanın adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarını tayinde de geçerlidir. TK m.1062 f.I



başladıktan sonra gemiyi elverişli halde tutmak da taşıyanın TK m.1061 gereğince yüke özen gösterme mükellefiyeti içine girer<sup>668</sup>.

Taşıyan yük ile ilgililere karşı, kendi kusurundan olduğu gibi gemi adamlarının ve kendi adamlarının kusurundan da sorumludur (TK m.1062/I<sup>669</sup>)

Bu düzenlemeye NVOCC'nin taahhüt ettiği taşımalar açısından bakarsak yardımcı şahısların durumu özel bir önem taşıyacaktır.

Daha önce de açıklandığı gibi NVOCC, eşyanın deniz yoluyla taşınması taahhüdünü, kendisi bir geminin maliki veya işleteni olmadığı için, gemi işletenlerle yaptığı navlun sözleşmelerine dayanarak yerine getirmektedir. Söz konusu yükün taşınması için, gemi işleten ile NVOCC'nin yaptığı navlun sözleşmesinin bir yolculuk çarteri (kısmi yolculuk çarteri veya mürekkep yolculuk çarteri) ; bu sözleşmenin ifasına yardım ettiği ve yük ilgilileri ile yapılan navlun sözleşmesinin ise dar anlamda taşıma sözleşmesi olduğunu belirlemiştik. Bu zincirlenen sözleşmeler birbirinden bağımsızdır<sup>670</sup>.

<sup>668</sup> Ancak elverişliliği sağlamak için alınacak tedbirlerin "daha ziyade yükün menfaati icabı olarak alınmış bir tedbir" niteliğinde bulunmaları halinde taşıyan gemi adamlarının bu konudaki kusurlarından sorumlu tutulabilecektir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II ,sh.136.

<sup>669</sup>TK'nun 1062.m.sine ilişkin düzenleme Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1179 ve 1180.m.lerinde yer almaktadır. Tasarının 1179. m.sinde, TK m. 1061'in son cümlesi ile m.1062 in ilk fıkrası genel olarak taşıyanın sorumlu olmayacağı halleri (taşıyana veya adamlarına isnad edilemeyen sebepleri) ifade edecek tarzda tek bir maddede birleştirilmiş ve 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 4. maddesinin ikinci fıkrasının (q) bendine uygun olarak taşıyanın sorumluluktan kurtulması için hem zararın sebebini, hem de bu sebebin doğumunda kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığını ispatlaması gerektiği vurgulanmıştır. Taşıyanın adamları terimi, taşımacılıkla ilgili mahkeme kararları dikkate alınarak tanımlanmıştır. Tasarının 1180. m.si ise 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 4. maddesinin ikinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerine uygun olan TK'nun 1062. maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarından alınmıştır.

<sup>670</sup> Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 19.4.1985 Tarih, E.1538; K.2368 sayılı kararına göre: "Bu durumda , asıl taşıyan davalı donatan ile tali taşıyan T. Zirai Donatım Kurumu arasında doğrudan doğruya bir hukuki yoktur. Bu itibarla kural olarak ne T. Zirai Donatım Kurumu , ne de onun haklarına halef olan davacı sigorta şirketinin asıl taşıyan donatana karşı bir mütalebe hakkının varlığından bahsedilemez. **ERİŞ,G.:** Açıklamalı –İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta , Ankara 1990, sh.362-363.

Ayrıca gemi işleten, NVOCC'nin işletmesinde çalışmadığı için onun adamı (TK m.1062/l anlamında "kendi adamı") olmadığı gibi, gemide istihdam edilmediğinden de gemi adamı değildir. Gemi işleten, NVOCC'nin BK m.100 anlamında yardımcı şahsıdır. Bu durumda gemi işletenin ve onun adamlarının neden olduğu ziya ve hasardan, NVOCC, TK m.1062'ye göre sorumlu olmayacak ve genel hüküm olan BK m.100 uygulama alanı bulacaktır.

Ayrıca gemi işleten de, NVOCC'ye karşı navlun sözleşmesini tek başına ifa etmemekte, üçüncü kişilerin yardımlarından faydalanmaktadır. Bu nedenle NVOCC'nin yardımcı şahsı sayılan gemi işletenin, kendi adamlarının ve gemi adamlarının neden olduğu zararlara hangi hükümlerin uygulanacağını belirlemek gerekir.

İfa yardımcısının ifa muamelelerinin yerine getirilmesini tevdi ettiği üçüncü kişilere alt ifa yardımcısı denilmektedir<sup>671</sup>. Gemi işletenin kendi adamları ve gemi adamlarının, NVOCC'nin alt ifa yardımcısı olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceğini belirlemek gerekir.

Bu kişileri alt ifa yardımcısı olarak kabul edebilmememiz için, taşıma işinin bunlara tevdi edilmiş olması gerekir. Kanun koyucu bu meselede gemi adamları açısından önemli bir ayırım yapmıştır. Gemi adamları, donatanın veya gemi işletme müteahhidinin müstahdemleridir. Onların taşıyanın müstahdemleri olmaları şart olmadığından<sup>672</sup> NVOCC ile aralarında her hangi bir hukuki ilişki yoktur. Buna rağmen TK m.1062 alt-asıl taşıyan ayırımı yapmadığından, NVOCC taşıyan sıfatıyla gemi adamlarının kusurundan bu madde gereğince sorumludur<sup>673</sup>.

<sup>671</sup> ŞENOCAK,Z. :Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Ankara 1995, sh.123.

<sup>672</sup> ÇAĞA- KENDER ,C.II ,sh.137

<sup>673</sup> Bu durum yükü ilgilinin lehinedir. Çünkü gemi adamlarını alt ifa yardımcısı kabul etse idik onların ifa ile görevlendirilmiş olmaları gerekecekti. Oysa TK m.1062'de ifa ile görevlendirilme şartı aranmamaktadır.

Buna rağmen gemi işleten fiili taşıyan olduğundan, ifa ile görevlendirilsin veya görevlendirilmesin kendi adamlarının kusurundan NVOCC'ye karşı TK m.1062 gereğince sorumlu olacaktır.

NVOCC, kendi adamlarının kusurundan ise TK m.1062 gereğince sorumludur.

NVOCC'nin kanuni temsilcisi zarara sebebiyet verirse onlara da BK m.100'ün kıyasen uygulanacağını kabul edildiği ifade edilmektedir<sup>674</sup>.

TK m.1062 ile BK m.100 arasında sorumluluğun şartları bakımından fark vardır. Ancak öncelikle TK m.1062 kapsamına giren olaylar hakkında BK 100'ün uygulanmaması gereği ifade edilmelidir<sup>675</sup>.

TK m.1062/l'e göre NVOCC'nin sorumluluğu için gemi adamlarının ve kendi adamlarının kusuru şarttır. Oysa BK m.100 , borçlunun yardımcı şahısların işlerini icra esnasında ika ettikleri zarardan dolayı diğer tarafa karşı sorumlu olacağını ifade etmekte, yardımcı şahsın kusurundan bahsetmemektedir.Bu durumda literatürde mesele tartışmalıdır. Ancak öyle görünüyor ki çoğunluk tarafından benimsenen görüşe göre: Borçlu , borç bizzat kendisi tarafından ifa edilse ve zarar verici davranışta bizzat bulunsa idi, sorumlu tutulabilecek olmalıdır<sup>676</sup>. Bu ifadenin anlamı BK m.100'ün borçlunun kusuruna bağlı bir sorumluluk olması demek değildir. Yardımcı şahsın ika ettiği zararda borçlunun bir kusuru bulunmasa dahi,o bu zarardan sorumludur.Keza BK m.100 'ün uygulaması, yardımcı şahsın kusuru bulunmasına da bağlı değildir. Borçlunun BK m. 55' deki gibi bir kurtuluş beyyinesi sunma imkanı da yoktur. BK m.100 uyarınca sorumluluk meselesi yukarıda NVOCC'nin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan sorumluluğu

<sup>674</sup> OĞUZMAN – ÖZ ,sh.367

<sup>675</sup> ÇAĞA- KENDER, C.II, sh.138.

<sup>676</sup> OĞUZMAN – ÖZ, sh.370-371.

açıklanırken ayrıntılı bir şekilde ele alındığından burada o bölüme atıf yapmakla yetiniyoruz<sup>677</sup>.

### **ccc)Yükün Zıya veya Hasarı**

Taşıyanın 1061 ve 1062. maddelere göre sorumlu olabilmesi için yukarıda belirtildiği üzere, yükün zıya veya hasarı şeklinde bir zararın ortaya çıkmış olması gerekir.

NVOCC'nin taşımayı taahhüt ettiği yükler genellikle konteyner yüküdür. Taşıyanın teslim aldığı yükü varma limanında geminin ulaşmasından sonra mutad süre içinde hak sahibine hangi sebepten olursa olsun tamamen veya kısmen teslim etme iktidarından yoksun olmasına tam veya kısmi zıya denir<sup>678</sup>. Bu durum fiili bir imkansızlıktan olduğu kadar hukuki bir imkansızlıktan da kaynaklanabilir. Konteyner yükünün kaybolması, denize düşmesi, denize atılması, çalınması, zapt ve müsadere edilmesi, hak sahibi olmayan üçüncü bir kişinin eline geçmesi vs. zıya teşkil eder. Uygulama yükün iktisadi değerini ortadan kaldıran hasarları da zıya saymaktadır<sup>679</sup>.

Hasar ise, hangi sebepten ileri gelirse gelsin, yükün maddi varlığında meydana gelen kötüleşme sonucu ekonomik değerinin azalmasıdır<sup>680</sup>. Bu anlamda konteyner yükünün ıslanması, paslanması, kırılması ve daha bir çok şekilde hasarlanması mümkün olabilir.

### **ddd) Zararın Yükün Teslim Alındığı Andan Teslim Edildiği Ana Kadar Geçen Sürede Meydana Gelmesi**

<sup>677</sup> bk. yukarıda III. Bölüm, I, C

<sup>678</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.140; **KALPSÜZ, T.** :Deniz Aşırı Satışlar(Giriş-Boşaltmada Satışlar), Ankara 1967,sh.254.

<sup>679</sup> Örneğin cam yükünün kırılması gibi.

<sup>680</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II,sh.140; **ARKAN**, Kara Taşımaları,sh.51; **KALPSÜZ**, Deniz Aşırı Satışlar, sh.252; Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 24.3.1997 Tarih,1996/ 9074 E, 1997/ 2458 K. sayılı kararı İBD , C.72,S.7-8-9 Y.1998 ,sh.773-775.

Bu şekildeki zararın, yükün taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan, gönderilene teslim edildiği ana kadar ortaya çıkması gerekir.

NVOCC'nin taahhüt ettiği taşımalar açısından bu sürelerdeki sorumluluğu konteyner taşımalarının özellikleri de gözönüne alınarak incelemek gerekir. Bunun için sırasıyla yükün teslim alınması, yükleme, istif, boşaltma ve teslim aşağıda incelenecektir.

Teslim alma, yükün NVOCC tarafından taşınmak üzere kabul edilmesidir. Yükün kabulü ise yük üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği elde etmesidir. Bunun için de kendisine zilyetliğin nakli lazımdır.

LCL yükte konteynerin temin ve istifi NVOCC'ye ait olduğundan teslim alma limanda değil, istiflenmek üzere yükün kabul edildiği yerde yani yük ilgisinin deposunda veya grupaj terminalinde yapılmış sayılmalıdır. Gemiye kadar taşınma sırasında yüke gelecek zararlar bakımından, NVOCC'nin hangi hükümlere göre sorumlu olacağı meselesi saklıdır.

FCL yükte ise yük konteynere yük ilgilisi tarafından konulacağından doğrudan limana getirilecek ve deniz yoluyla taşınmak üzere NVOCC tarafından teslim alınacaktır.

Yükleme geminin yanına getirilen yükün gemi tarafından teslim alınmasıdır. Konteyner taşımacılığında yükleme gemi adamları tarafından değil, yükleme boşaltma müteahhidleri olarak adlandırılan uzman kuruluşlar tarafından yapılmaktadır.<sup>681</sup>

NVOCC'ler, gemi işletenlerle yaptıkları sözleşmelerde yüklemeyi her zaman sözleşme ile gemi işletenlere bırakırlar.

<sup>681</sup>Yüklemede konteyner köprüsü (container brücken) denilen birtakım vinçler kullanılmaktadır Bu vinçler konvansiyonel taşımadakilerden tamamen farklı olup yükleri parça parça değil toplu bir halde alır. Gemide bulunmaları şart değildir. Sabit ve hareketli olabilen bu özel vinçler geminin yanında duran konteyneri kaldıraç vasıtasıyla kaldırıp bindirmektedir. İş gücü yüklenen yüklere doğrudan etkili olmayıp yüklemeyi temin eden araçları çalıştırmaktadır. **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.35.

Aralarında düzenlenen çarter sözleşmelerine genellikle FIO şartı da konulmaz. Gemi işletenler, NVOCC'nin yardımcı şahsı olduğuna göre, yükleme boşaltma müteahhidleri ile NVOCC arasında nasıl bir ilişki vardır?

Yükleme boşaltma müteahhidleri, gemide istihdam edilmedikleri için gemi adamı olmadıkları gibi, gemi işletenin( fiili taşıyan) ticari işletmesinde istihdam edilmedikleri için de onun adamı kabul edilmezler. Bu durumda gemi işleten, kendisine düşen yükleme (boşaltma ve gemiye istif ) borcununun yerine getirilmesini bu işleri yapan bağımsız bir işletmeye bırakmış olduğundan, bunların neden olduğu zararlardan dolayı BK m.100'e göre sorumlu olmalıdır<sup>682</sup>. Yükleme için yaptığımız bu açıklama, yükleme boşaltma müteahhidlerinin gerçekleştireceği boşaltma ve istif için de geçerli olacaktır.

Bağımsız liman işletmelerinin tekel olarak faaliyet gösterdiği durumlarda ise bu sonuca ulaşmak kolay değildir<sup>683</sup>.Çünkü gemi işletenin, o limanda tekel olarak işletme hakkına sahip kuruluş (bizde TCDD ) dışında birini yardımcı şahıs olarak seçme imkanı yoktur. Buna rağmen gemi işletenin (fiili taşıyan) TCDD işletmesinin adamlarının fiillerinden BK m.100'e göre sorumlu olduğu kabul edilmelidir<sup>684</sup>. Bunun nedenleri şöyle sıralanabilir: Öncelikle, taşıyanın sorumluluğu yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sonuna kadar emredici olarak düzenlendiğinden(TK m.1116/f.1b.2), yükleme, boşaltma ve gemiye istifin TCDD işletmesi tarafından tekel olarak yapılması halinde, bu işletmenin adamlarının yüke verdiği zarardan gemi işleteni sorumlu tutmamak taşıyanın sorumluluğunu hafifletmek anlamına gelir ve emredici hükümlere aykırılık teşkil eder.Diğer sebep ise, TCDD ile gemi işleten arasında yapılan sözleşme gereği TCDD işletmesi yükte meydana gelebilecek zararlardan, gemi işletene karşı sorumludur. Bu nedenle meydana

<sup>682</sup> ŞENOCAK, sh.114-115.

<sup>683</sup> Bu konunun tartışmalı olduğu hususunda bk. OĞUZMAN – ÖZ, sh.365.

<sup>684</sup> TANDOĞAN, Mes'uliyet, sh.439.

gelen zararlar için gemi işleten, TCDD işletmesinden tazminat alabilir. O halde yük ilgililerine karşı da TCDD işletmesinin adamlarının neden olacağı zarardan gemi işleten (fiili taşıyan ) sorumlu olmalıdır.

Durumu NVOCC açısından değerlendirirsek, gemi işleten NVOCC'nin yardımcı şahsı olduğuna göre, gemi işletenin ( asıl taşıyanın) yardımcı şahsı olarak kabul edilecek olan yükleme boşaltma müteahhidlerinin de , bu işlerin ifası bunlara tevdi edilmiş olduğundan, NVOCC'nin alt ifa yardımcıları olarak kabul edilmeleri gerekir. Bunların neden olduğu zarardan dolayı NVOCC, BK m.100 gereği sorumlu olacaktır.

Özellikle konteyner taşımalarında yükleme açısından TK m.1062'nin uygulama alanını önemli ölçüde yitirdiği söylenebilir.<sup>685</sup> Yükleme bakımından akla gelebilecek bir soru da yüklemenin ne zaman başlamış sayılacağıdır. Taşıyanın mesuliyetinin emredici hükümlere tâbi olduğu süre yüklemeden itibaren başladığı için, bu önemlidir. Bu konuda taşıma ister limandan limana ister kapıdan kapıya yapılsın , yükleme konteynerin gemiye bindirilmesi olarak değerlendirilecek ve konteynerin yük bölümü gibi vazife görmesi karşısında , taşıyan tarafından yük konteynere istif edilirken ( eğer konteynere istif taşıyan tarafından yapılıyorsa) yükleme başlamış sayılmayacaktır<sup>686</sup>. İstif yükleten tarafından yapılmış ise zaten bir sorun ortaya çıkmaz. Yine yükleme konteynerin gemiye bindirilmesi olarak değerlendirilecek.

İstif meselesine gelirsek: Konvansiyonel taşımalarda istif yükün nizami bir şekilde gemiye yerleştirilmesidir. İstif faaliyeti yüklemeyi takip eder ve yük ambarlara mahiyetlerine uyacak tarzda birtakım

<sup>685</sup> TK m.1062'nin pratik bakımdan uygulama alanının ne dereceye kadar mevcut olduğuna bakacak olursak: Yükleme sırasında işlenen kusur ticarî kusurdur. Yüklemenin el faaliyetinden çıkıp mekanik esasa dayanması ise ticarî kusur ihtimallerini çok azaltmaktadır. Yükleme sırasında meydana gelen zararlar çok kere geminin elverişliliği meselesini ortaya koyar. **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.69-70.

<sup>686</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk . **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.70-73.

kurallar altında dağıtılır. Bu kurallar yüke özen gösterme borcunun bir gereğidir<sup>687</sup>. İstif prensip olarak taşıyan tarafından yapılır. Ancak sözleşme ile yükletene de bırakılabilir. Ancak bu durumda dahi TK m. 1061 uyarınca, taşıyanın istife nezaret borcunun devam ettiği kabul edilmektedir. İstifin taşıyan tarafından yapılması halinde bu iş gemi adamları tarafın yerine getirilir. Nitekim TK.'nun ilgili hükümleri bu esastan hareket etmiştir. Fakat istif teknik bir iş olduğundan yükleme boşaltma müteahhidlerine de bırakılabilir.

Konteynerli taşımalarda ise durum bazı bakımlardan farklıdır. Yük ambarlarda değil konteynerlerde taşınır ve konteyner gemiye konteyner hücrelerine yerleşecek tarzda bindirilir. Konteyner taşımalarında, istif artık gemi adamlarının bir faaliyeti değildir. Bir kere, bu taşımalarda konteynerler genellikle iç merkezlerde doldurulup limana getirilmektedir. Yüklerin konteyner içine istifi de FCL yükte yük ilgisine ait olmakta, LCL yükte ise NVOCC'ye ait olmaktadır. LCL yükte konteyner içine istif grupaj terminalinde yapılacağından tabii ki gemi adamı kullanılması söz konusu değildir. Kısacası, istifin konteynerli taşımalarda, taşıyan tarafından gemide yapıldığı esas geçerli değildir. Bununla birlikte, konteynerli taşımalarda gemide hiç bir istif faaliyetinin bulunmadığını söylemek doğru değildir. Konteynerin gemi ambarına veya güverteye tehlikeye maruz kalmıyacak tarzda yerleştirilmesi, sabitlenmesi gerekir. Nitekim yeterli bir şekilde gemiye sabitlenmemesi durumunda konteyner, denize uçabilmektedir. İşte bu durumlarda konteynerin gemide istifi sözkonusu olmaktadır.

FCL yükte, ister konteyner yük ilgilisi tarafından temin edilsin ister NVOCC tarafından temin edilsin, konteyner içinde yükün istifi yük ilgilisi tarafından gerçekleştirildiğinden, istifin gemide taşıyan tarafından yapılan bir faaliyet olması ortadan kalkmakta ve onun faaliyet sahası dışına çıkmaktadır. Taşıyana yüklenen ihtimam borcu,

---

<sup>687</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.36.



istifin onun tarafından yapılması halinde sözkonusu olduğundan <sup>688</sup> bu esas konteynerli taşımalarda istif yük ilgilisi tarafından yapıldığında, teslim almanın bile meydana gelmemiş olması sebebiyle, taşıyanın faaliyet sahası dışında gerçekleştiğinden geçerli olamaz. Bu nedenlerle istifin yük ilgilisi tarafından yapıldığı hallerde NVOCC istif kusurundan sorumlu olmayacağı gibi, istife nezaret borcunun ihlâlinden doğan bir sorumluluğu da sözkonusu olmayacaktır<sup>689</sup>.

NVOCC tarafından yük ilgisine verilmek üzere düzenlenen taşıma belgelerinde FCL yüke ilişkin, ambalajlama işini yük ilgisinin üstlendiği anlamına gelen “shipper-packed container<sup>690</sup>” veya “merchant’s packing<sup>691</sup>” klozları yer almaktadır. Bu klozlar vasıtasıyla NVOCC, eksik veya kötü ambalaj veya birbiriyle uyuşmayan yüklerin bir araya gelmesi nedeniyle, sorumluluktan kurtulmaktadır. Deniz yoluyla yapılan taşımalara ilişkin uluslararası konvansiyonlarda da benzer düzenlemelerin yer aldığı görülmektedir <sup>692</sup>. Bu durum bir çok mahkeme kararına da konu olmuştur. Fransız Hukukunda Rouen Mahkemesi’nin 5 Nisan 1981 tarihinde verdiği karar<sup>693</sup> bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Rouen Mahkemesi verdiği kararda: Birbiriyle uyumsuz boyutlarda bal fıçılarının konteyner içinde kötü istifi nedeniyle meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağına karar vermiştir. Taşınacak yük konteyner taşımasına uygun nitelikte değilse, NVOCC’nin sorumluluğunun kalkacağı genellikle kabul edilmektedir<sup>694</sup>. Örneğin yük ilgisine ait soğutma tertibatlı konteynerin çalışmaması durumunda yük konteynere uygun olmadığından NVOCC’nin

<sup>688</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.77.

<sup>689</sup> Gerekçe olarak da, taşıyanın bu durumda istifin hatalı yapılmış olup olmadığını kontrol etme imkânının bulunmadığına işaret etmiştir. **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.79.

<sup>690</sup> “SCAC Ocean Service” tarafından düzenlenen taşıma belgesinin 7 no.lu klozu. Bu belge için bk. **MORINIERE**, sh.450.

<sup>691</sup> “Mercator Marine Line” tarafından düzenlenen taşıma belgesinin 5 no.lu klozu. Bu belge için bk. **MORINIERE**, sh.452.

<sup>692</sup> Ör: Lahey Kuralları m.4 .(2) n’de yetersiz ambalaj nedeniyle taşıyanın sorumlu olmayacağı açıkça ifade edilmiştir.

<sup>693</sup> CA ROUEN 5 Avril 1981, DMF 1981, sh.488.

<sup>694</sup> CA PARIS 26 Mars 1986, **MORINIERE**, sh.63.

sorumluluğu ortadan kalkmaktadır<sup>695</sup>. Sonuç olarak NVOCC, FCL yükü teslim aldığı anda yükün konteyner içinde ambalaj ve istif nedeniyle meydana gelebilecek zararlardan sorumlu olmayacaktır. Bunun nedeni istif ve ambalajlamanın yük ilgisinin gözetiminde gerçekleştirilmiş olmasıdır.<sup>696</sup>

LCL yükte ise, konteyner içine istif, NVOCC tarafından yapılmaktadır. Bu durumda taşıyan sıfatıyla NVOCC, emredici kurallarla bağlıdır. İstifin gemiye ya da konteynere yapılması bu açıdan bir fark yaratmaz. Çünkü istifin karada yapılmasında, taşıyanın mesuliyetini emredici kurallar içinde bırakan TK m.1117 f. I, b. 2'nin ratio legisi ortadan kalkmış olmamaktadır. Ancak, konteyner istiflendikten sonra ve gemiye bindirilmeden önce emredici kurallar geçerli değildir<sup>697</sup>.

NVOCC istif işini yükleme boşaltma müteahhidlerine bıraktığında bu hizmeti yapan firmanın kusurundan dolayı yukarıda yükleme bahsinde yaptığımız açıklamalar aynen burada da geçerli olacaktır. Böylece istifin konteynerli taşımalarda taşıyana ait olması halinde TK m. 1062'nin uygulama alanı, hem pratik hem hukukî açıdan azalmış olmaktadır. Burada artık taşıyanın istife nezaret borcundan bahsetmek yersiz olur. Zaten BK. m. 100'e giren durumlarda borçlunun nezaret borcundan söz edilemez<sup>698</sup>.

Boşaltma yükün, teslim alması için gönderilenin emrine hazır bulundurulmak maksadıyla boşaltma limanında gemiden anlaşmaya göre karaya veya layterlere çıkarılmasıdır<sup>699</sup>.

<sup>695</sup> CA AIX , 4 Février 1982, DMF 1983, sh.531.

<sup>696</sup> **MORINIERE**, sh.63.

<sup>697</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.75.

<sup>698</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.76.

<sup>699</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.57.

Anlaşıldığı gibi boşaltmadan maksat, varma limanında yapılan boşaltmadır. Konteyner taşımacılığında ise yükün gemiden indirildiği yer her zaman bir varma limanı değildir. Çünkü boşaltma teslim amacıyla yapılır. Konyeynerin taşınacağı yer çok defa kara içinde bulunan bir mahal olduğundan yükün teslim amacıyla boşaltılması da burada yapılacaktır "yüklemeden boşaltmaya" kadar geçen süre bakımından bu sürenin ne zaman sona ermiş sayılacağını yani boşaltmanın ne zaman tamamlanmış olacağını tesbit etmek lâzımdır.

Boşaltmada da, yüklemeye ilişkin düşünce tarzını takip edeceğimizden, boşaltmanın konteyner içindeki yüklerin konteynerden alınmasıyla değil, konteynerin karaya indirilmesiyle meydana geldiğini, böylece, taşıyanın mesuliyetinin bu andan itibaren artık âmir hükümlere tâbi olmadığını kabul etmemiz gerekir<sup>700</sup>.

Boşaltmanın tarifi nazara alındığında, bunun tam olarak ifa edilmiş sayılabilmesi için gönderilenin malı teslim almasını sağlayacak tarzda yapılmış olması gerekir. Aksi halde boşaltma, gerçekleşmiş olmakla birlikte, amacına uygun olarak yerine getirilmediği cihetle, bir kötü ifa teşkil eder. Taşıyan, yükün gönderilen tarafından teslim alınması için, kendisine düşen tedbirleri almalıdır. İşte bu düşüncelerle kapıdan kapıya yapılan taşımalar da boşaltmanın tam olarak ifa edilmesi, gönderilene ulaştırılmak üzere, yükün ikinci taşıyana teslim edilmesi ile olur<sup>701</sup>.

Teslim yükün gönderilenin vasıtalı ya da vasıtasız zilyetliğine geçirilmesi ile olur. Yük, taşıma sonunda boşaltmayı takiben gönderilene teslim edilir ya da liman idaresine bırakılır. Son hal de, teslim henüz meydana gelmemiştir. Liman idaresince yükün gönderilene verilmesiyle teslim de gerçekleşmiş olur.

Limandan limana yapılan taşımalarda FCL veya LCL yük taşıma belgesinin teslimi karşılığı NVOCC veya temsilcisi tarafından (taşıma belgesinde bu kişi mutlaka "for delivery apply to" şeklinde kayıta belirtilmiştir) gönderilene teslim edilecektir. FCL yük limanda

---

<sup>700</sup> DENİZ, Konteyner Taşımacılığı, sh.80

teslim edilebilirken , LCL yükün mutlaka konteyner terminalinde önce diğer yüklerden ayrılıp sonra gönderilene teslimi gerekir. FCL yük için, hatta eğer gönderilenin elinde teslim ordinosu (ship's delivery order) veya konişmento varsa, gemi işletenden veya liman işletmesinden yükünü doğrudan da teslim alabilecektir.

Ancak FCL yük için unutmadan şu hususu da eklemek gerekir: FCL yükün gönderilene ulaştırılması için deniz yoluyla taşımanın bittiği limanda gönderilenin görevlendirdiği bir temsilci veya NVOCC tarafından alınıp gönderilene ulaştırılması da mümkündür.

### **b- Yükteki Zararın Tesbiti ve İhbarı**

Yükün ziya veya hasara uğraması ya da geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluk hallerinde<sup>702</sup> Ticaret Kanunu'nun 1065<sup>703</sup> ve 1066.<sup>704</sup> maddelerinde,

---

<sup>701</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.81.

<sup>702</sup> TK m.1065-1066 sadece yükün ziya veya hasarından doğan sorumlulukta değil, TK 1019'da düzenlenen sorumluluk hallerinde de geçerlidir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.150, dn. 62.

<sup>703</sup> Bu husus, Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1184.m.sinde düzenlenmiştir. Tasarının 1184.m.si, TK m.1065 ve 1068'den eşyanın muayenesini talep edebilecekler arasına taşıyan da eklenerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır. Mehz Alm. TK.'nın 610. paragrafı tercüme edilirken "resmen tayin olunmuş eksperler" olarak Kanuna geçen ibare, "yetkili uzmanlar" olarak değiştirilmiştir, çünkü bu tür uzmanlar için "resmi tayin" usulü bulunmayıp, yürürlükteki mevzuata göre "sigorta uzmanları"na yetki verilmesi sözkonusudur. İleride, başka uzman gruplarına da yetki verilebileceği düşünülerek, genel bir ibare tercih edilmiştir.

<sup>704</sup> Bu husus, Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1185.m.sinde düzenlenmiştir. Söz konusu madde, TK m. 1066'dan, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 3. m.sinin altıncı fıkrası, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 19. m.si ile yapılan değişiklikler ve milletlerarası uygulama göz önünde bulundurularak alınmıştır. 6762 sayılı Kanunda düzenlenmemiş olan, taşıyanın eşyanın geç tesliminden sorumluluğu hakkında, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 19.m.sinin beşinci fıkrası uyarınca altmış günlük bir ihbar süresi tanınmıştır. Ziya veya hasardan farklı olarak zamanında ihbar edilmeyen gecikmeden doğan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı tasrih edilmiştir. Bu maddenin son fıkrasında ise kendilerine ihbarda bulunulabilecek kimseler sayılmıştır.

yükün muayenesi ve zarar ihbarı konusunda taraflara bazı haklar tanınmakta ve görevler yüklenmektedir.

TK m.1065'e göre gerek taşıyan (kaptan ) gerekse gönderilen yükün gönderilene tesliminden önce malların hal ve vaziyetini, ölçü , sayı ve tartısını tesbit ettirmek maksadıyla onları mahkemeye veya yetkili diğer bir makama yahut bu husus için resmen tayin olunmuş bilirkişilere muayene ettirebilir. Muayene yükün gönderilene tesliminden önce yapılmalıdır.Bu maddedeki resmi tesbitin konteyner taşımaları açısından uygulanamayacağı çünkü bu tesbitin teslimden önce yapıldığı, konteynerdeki yükler bakımından ise buna imkan olmadığı belirtilmiştir<sup>705</sup>.

TK m.1066 f.l'e göre yükün zıya veya hasarına ait ihbarın haricen belli olan zararlarda en geç yükün taşıma sözleşmesi veya konişmento gereğince onu teslim alma hakkına sahip şahsa teslimi sırasında; gizli zararlarda ise teslimin tamamlanmasından itibaren üç gün içinde NVOCC veya bir temsilcisine<sup>706</sup> yazılı olarak bildirilecek yahut yükün hal ve vaziyetini, ölçü, sayı ve tartısını en geç teslim sırasında her iki tarafın iştirakiyle resmen tesbit ettirecektir. Bu takdirde artık ihbara gerek yoktur.

İhbarın yapılacağı veya ihbar süresinin başlayacağı an teslim anıdır.Teslim , taşınmak üzere alınan yükün yolculuğun sonunda gönderilenin muvafakati ile onun vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğine terk edilmesidir.

Duruma LCL ve FCL yük açısından bakarsak: LCL yük halinde, NVOCC, konteyner içindeki yükü konteynerden çıkardıktan sonra teslim etmektedir. Bu ihtimalde konteyner taşımacılığı açısından özel bir durum yoktur. TK m.1066 /I' deki ihtimal söz konusu olur yani yükle ilgili dışardan anlaşılan zararları teslim sırasında,

<sup>705</sup> OMAĞ , M.K.: Konteynerli Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar ,İktisadi ve Ticarî İlimler Dergisi ,1973, no.7 , sh.509-510 ( **DENİZ**,Konteyner Taşımacılığı, sh.89 dn.119 'dan naklen )

<sup>706</sup> **MORINIERE**, sh.87.

anlaşılmalayanları ise teslimi izleyen üç gün içinde NVOCC veya temsilcisine ihbar edecektir<sup>707</sup>.

FCL yük söz konusu ise, NVOCC gönderilene konteyneri içindeki yükle birlikte teslim etmektedir. Konteyner ister NVOCC tarafından tedarik edilsin ister başkasından temin edilsin, gönderilen bir an önce konteyneri açıp, tedarik ettiği kişiye iade etmekle yükümlüdür. Burada asıl olan konteynerdeki yüklerin bunlarda bir taşıma zararı olup olmadığını anlamak için bir an önce boşaltılmasıdır<sup>708</sup>. Gönderilen konteyneri boşaltırken münferit yükler genellikle sayılmakta ve böylece bunlarda bir noksanlık olup olmadığı belirlenebilmekte ve münferit yüklerin dış görünüş açısından ne durumda olduğu da anlaşılmalıdır. Gönderilen konteyneri teslim aldıktan sonra içindeki yükü dışarı çıkarmak için , biraz zamana ihtiyaç duyar. Uygulamada bu zaman genellikle “free time“ sayılmakta ve zarar ihbarının da konteynerin teslim alınması ve içinin boşaltılması sırasında yapılması gerekmektedir.<sup>709</sup>

FCL yükün, gönderilene ulaştırılmak üzere deniz yoluyla taşımanın bittiği limanda gönderilenin temsilcisi tarafından teslim alındığında, genellikle konteynerin teslim anındaki dış görünüşü hakkında bir ara tesellüm belgesi düzenlenmektedir. Örneğin soğutmalı konteynerlerde soğutma tertibatı da dış görünüşe dahil sayılmaktadır. Bu nedenle temsilciye teslim sırasında sadece dış görünüşe ilişkin tesbitlerin ihbar edilmesi gerekir. Son varma noktasında yükün konteynerden boşaltılması sırasında tesbit edilen ziya ve hasarın ihbarı ise dışarıdan belli olmayan zararlar hakkındaki düzenlemeye tabi olmalıdır. Ancak gönderilen bu halde de yükteki zararın konteyner temsilcisine teslim edildiği sırada dahi mevcut olduğunu ispatlamalıdır<sup>710</sup>. Doktrinde konteynerin demir veya kara

<sup>707</sup> Bu konuda bk. **ÜNAN, S.** :Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 2 ,S.4, sh. 111-112

<sup>708</sup> **ÜNAN**, Yük Sigortacısı, sh. 112.

<sup>709</sup> **ÜNAN**, Yük Sigortacısı, sh. 112.

<sup>710</sup> **ÜNAN**, Yük Sigortacısı, sh. 112.

yoluyla başka yere taşınması lazım geldiğinde bu üç günlük sürenin çok kısa olduğu ve ihbara fiilen imkan vermeyeceği vurgulanmaktadır<sup>711</sup>.

TK m.1066 f.III gereği ihbar yapılmadığında gönderilen yükleri hasarsız yani konişmentoda yazılı olduğu şekilde ve zıya ya da hasar varsa bile bu zararın taşıyanın (NVOCC'nin) mesul olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Karinenin aksinin ispatı vakıaların ispatı niteliğinde olduğundan kural olarak her türlü delille ispat edilebilmelidir<sup>712</sup>. Yargıtay ise çeşitli kararlarında esas itibariyle yük zararının taşıyan veya temsilcisi tarafından imza tahtında kabul edilmiş olup olmadığı üzerinde durmakta ve bu şekilde kabul varsa artık karinelerin uygulanmayacağını kabul etmektedir<sup>713</sup>. Karinelerin hangi halde meydana gelip gelmeyeceği açıktır. Şayet TK m.1066 /II' deki resmi tesbit yaptırılmamışsa veya TK m.1066/I'deki zarar ihbarında bulunulmamışsa bunlar hükümlerini icra ederler. Yapılacak şey bunların aksinin ispat edilip edilmediğini araştırmaktır.

### **c-NVOCC' nin Sorumluluğun Kanuni Sınırları<sup>714</sup>**

#### **aa) Ticari Değerle Sınırlama**

NVOCC'nin, eğer yükün zıya veya hasarı sebebiyle TK m. 1061 ve 1062 gereğince yükle ilgiliye karşı sorumluluğu söz konusu olursa, ödemekle mükellef bulunduğu tazminatın miktarı TK md. 1112

<sup>711</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.87-89.

<sup>712</sup> Bu hususun Fransız Hukukunda açıkça belirtildiği konusunda bk.**ÜNAN**, Yük Sigortacısı, sh. 113.

<sup>713</sup> **ÜNAN**, Yük Sigortacısı, sh. 113.

<sup>714</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **AYBAY,G.-ORAL,N.- BİÇEN,E.:** Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne, İstanbul 2000.

ve 1113'e göre<sup>715</sup> tayin ve tesbit edilecektir<sup>716</sup>. Başka bir hukuki sebepten dolayı, özellikle geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmaması; yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması; yanlış konişmento düzenlenmesi veya gecikme zararları gibi, NVOCC'nin sorumlu olması halinde ise TK m.1112-1113'deki sınırlamalar geçerli değildir. Bu nedenle yükle ilgili bu sebeplerden doğan bütün zararlarını (kâr mahrumiyeti dahil) talep edebilir.

Emredici hükümler içinde sayılmadığından TK m.1112-1113'ü değiştiren sözleşme yapmak mümkündür.

TK m.1112'ye göre, yükün kısmen veya tamamen zıya halinde, NVOCC, malların varma limanında ve boşaltma tarihindeki âdi piyasa değerini, bu yoksa cins ve mahiyetine göre haiz olduğu değeri öder. Bundan zıya sebebiyle tasarruf edilen yani ödenmeyen gümrük vesair masraflarla navlun indirilir. Eğer varma yerine ulaşamaz ise, yolculuğun bittiği yer, yolculuk geminin zıyaıyla biterse yükün emniyet altına alındığı yer, varma yeri sayılır.

TK m.1113'e göre ise, yükün hasarı halinde, NVOCC, malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma

<sup>715</sup>Taşıyanın sorumluluğunun sınırına dair TK 1112 ilâ 1116. maddeleri, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1186.m.sinde toplanmıştır. BU hükümler, 1979 tarihli Protokol ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4. maddesinin beşinci fıkrasından alınmıştır. 1979 Protokolünün II.maddesi ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4. maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendi, Özel Çekme Hakkının ulusal para birimine hangi pariteden çevirileceği hususunda âkid Devletleri serbest bırakmıştır. Türk hukukunda ve uygulamasında, kural olarak, Borçlar Kanununun 83. maddesi uyarınca "fiili ödeme günü" esas alındığından, Tasarının 1186 . maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi bu doğrultuda kaleme alınmış, ayrıca Sözleşmede öngörülmüş olan "tarafaların kararlaştırdığı tarih" seçenek olarak eklenmiştir. Gecikmeden doğan zarar için 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinde bir hüküm bulunmadığı için, bu konuda 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 6. maddesinin birinci fıkrasının (b) ilâ (c) bentleri, Tasarı hükmünün altıncı ilâ yedinci fıkralarına alınmıştır. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 6. maddesinin dördüncü fıkrası, gecikme zararı için de daha yüksek sorumluluk sınırlarının kararlaştırılmasına olanak tanıdığından, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4.maddesinin beşinci fıkrasının (g) bendinde yer alan düzenleme, Tasarı hükmünün son fıkrasına alınmıştır.

<sup>716</sup> Lahey Kurallarında mevcut olmayan bu sınırlama kanunumuzda Alman kanunundan alınmış bulunmaktadır.



yerinde boşaltmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacaklar: değer arasındaki farkı öder. Hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir.

### **bb) Belirli Bir Meblağ İle Sınırlama**

TK m. 1114'e göre, yük ilgilisi yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyanın olan NVOCC'nin sorumluluğu "her halde beher koli veya parça başına en çok yüzbin lira<sup>717</sup> " ile sınırlanmıştır. Bu sınır her hukuk sisteminde farklıdır. Örneğin ABD'nde 500 Amerikan doları, İngiltere'de 100 sterlidir.

Bu maddede öngörülen sınır, NVOCC'nin deniz hukukunda düzenlenmiş olan bütün sorumluluk hallerinde söz konusudur. Dolayısıyla Borçlar Hukuku'na dayanan sorumluluk hallerinde geçerli olmayacaktır.

Özellikle yükün ziya veya hasarından; başlangıçtaki elverişsizlikten; yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarılmasından; gecikme zararlarından sorumluluk halinde bu hüküm uygulanacaktır. Bununla birlikte yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluk ile Borçlar Hukuku'nun haksız fiil hükümlerine dayanan sorumluluk hallerinde TK m.1114 geçerli değildir<sup>718</sup>.

Yargıtay önceleri birçok kararında TK m.1114 hükmünü olduğu gibi uygularken daha sonra TK m.1114'e ilişkin farklı bir uygulamaya girmiştir<sup>719</sup>. Buna göre sözleşmede veya konişmentoda özel kıymet bildiren bir şey varsa ki, bu son derece geniş

<sup>717</sup> Kanunda belirlenen yüzbin liranın, Türk Lirasından altı sıfır atıldıktan sonra on yeni kuruş veya 0,1 YTL olarak anlaşılması gerekir.

<sup>718</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.167-168.

<sup>719</sup> Konuya ilişkin Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlar için bk. **TEKİL**, sh.320 dn.146.

yorumlanmaktadır, sınırlı sorumluluk uygulanmaz ama hiç bir kıymet bildirilmemişse ve belgelerden yükün kıymeti anlaşılamiyorsa TK m.1114'deki yazılı sınırlama uygulanır<sup>720</sup>.

TK m.1116 ve 1118'e göre emredici nitelikte olan bir sorumluluk söz konusu olduğunda koli veya ünite kavramları hakkında kanundan taşıyan lehine ayrılan anlaşmalar batıldır. Ancak TK m.1117'deki istisnai hallerde bu gibi anlaşmalar genel hükümler çerçevesinde geçerlidir.<sup>721</sup>

NVOCC tarafından taahhüt edilen taşımalar konteyner taşıması olduğundan, burada konteyner taşımaları açısından ortaya çıkan hukuki problem üzerinde durmak gerekir<sup>722</sup>. LCL yükün taşınması sözkonusu olduğunda NVOCC yükleri teslim alıp grupaj yaparak konteynere yerleştireceğinden, aşağıda açıklanmaya çalışılan sorun ortaya çıkmayacaktır.

Konteynerin özellikle yük ilgilisi tarafından kapalı olarak teslim edilmesi halinde, TK m.1114 konteyneri söz konusu sorumluluk tahdidine tabi tutmaktır. HGB § 660 (TK m. 1114) ve mehzızı olan Lahey Kuralları m.4§5 f.1 taşıyanı, kendisine verilen koli muhteviyatı malların kıymetinden çok kere haberdar olmaması ve bunları alınması gerekli emniyet tedbirleri bakımından muayene ve ona göre hareket imkanından mahrum bulunması yüzünden karşılaşılabileceği, önceden tahmini imkansız veya aşırı tazminat taleplerine karşı korumak amacını gütmektedirler<sup>723</sup>. Navlun ile sorumluluk rizikosu arasında uygun ve adil bir denge kurmak isteyen bu düşünce konteyner için de geçerlidir.<sup>724</sup>

<sup>720</sup> **KARAN**, La Haye, sh.263 (Tartışmalar kısmında İhsan Demirkıran'ın ifadesinden naklen)

<sup>721</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.170.

<sup>722</sup> Almanya Federal Mahkemesi'ne göre konteyner içine konan malları nakil tehlikelerine karşı esaslı surette haricen koruduğundan bütün muhteviyatı kaide olarak TK m. 1114 anlamında tek bir koli saymak gerekir . **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.168.

<sup>723</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.168-169 .

<sup>724</sup> **ÇAĞA- KENDER** , C.II, sh.169

Alman Federal Mahkemesi konuya ilişkin vermiş olduğu kararında:<sup>725</sup> HGB § 660 (TK m.1114) her ne kadar emredici ise de HGB §662 f.3 (TKm.1116 f.4) konişmentoya konacak bir şart ile taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesine cevaz verdiğinden, tarafların konteyner içindeki belirli malların veya mal birimlerinin TK m.1114 anlamında "koli" sayılmasını kararlaştırabileceklerini ifade etmiş, ancak böyle bir anlaşmanın açık olması gerektiğini belirtmiştir. Taraflarca müstakil bir koli sayılması istenen mallar veya mal birimleri konişmentoda ayrı ayrı zikredilmeli ve hatta numaralanmalıdır.<sup>726</sup>

Konteyner taşımalarının kazandığı büyük önem dolayısıyla mesele öncelikle Visby Kuralları m. 2c ile düzenlenmiştir. Buna göre: "Malları bir grup hâlinde taşımak için bir konteyner, palet veya benzeri her hangi bir kap kullanıldığı takdirde, işbu kap muhteviyatı olarak konişmentoda zikredilen her koli veya ünite bu paragraf anlamında bir koli ve ünite addedilecektir. Bu hâl dışında bütün kap muhteviyatı bir koli veya ünite sayılacaktır." Daha sonra ise benzer bir düzenlemeye Hamburg Kuralları m.6§2 bent (a)'da yer verilmiştir. Buna göre: "Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş ise, konişmento da veya konişmento üzenlenmemişse navlun sözleşmesini ispat eden diğerk herhangi bir senette söz konusu taşıma elemanı muhteviyatı olarak zikir ve tadat edilen her koli veya diğerk taşıma ünitesi ayrı bir koli veya taşıma ünitesi sayılır. İşbu hal dışında böyle bir taşıma elemanına konan eşya tek bir taşıma ünitesi addolunur."

### **cc) Sorumluluğı Deniz Serveti İle Sınırlamanın Mümkün Olup Olmadığı**

<sup>725</sup> Olayda beş konteyner muhteviyatı tüm malın sayısı konişmentoda bir kalem halinde gösterilmiş olduğundan gerek İstinaf Mahkemesi gerekse Federal Mahkeme, ortada aksine bir anlaşma bulunmadığı gerekçesiyle bütün konteyner muhteviyatının tek bir koli sayılması gerektiğine karar vermişlerdir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.169.

<sup>726</sup> **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.169.

Taşıyan olarak NVOCC, yukarıda açıklanan çeşitli sorumluluk hallerinden birinin gerçekleşmesi yüzünden tazminat ödemek zorunda kalırsa bundan nasıl sorumlu olacağı meselesinin de incelenmesi gerekmektedir .

Bilindiği gibi NVOCC taşımanın gerçekleştiği geminin ne maliki ne de işletenidir. Hatta bazı NVOCC'lerin herhangi bir malvarlığından bile bahsetmek zordur. Bu sebeple uygulamada öncelikle NVOCC'nin borçlarını karşılayabilecek bir değer varolması gerektiği sorunu ortaya atılmıştır. Bu soruna çözüm bulabilmek amacıyla ABD'nde yapılan düzenleme ile NVOCC'ler faaliyetlerine ilişkin olarak Federal Denizcilik Komisyonu'na 75.000 Amerikan Doları depo etmek zorunda bırakılmışlardır.<sup>727</sup> Ancak tüm NVOCC'lerin bu şekilde faaliyet gösterdiği söylenemez. Çok geniş imkanları ve malvarlığı olan büyük taşıma şirketleriyle bağlantılı NVOCC'lerin olduğu ve bunların NVOCC'ler tarafından taahhüt edilen taşımaların büyük bölümünü gerçekleştirdiği de unutulmamalıdır.

Donatan veya gemi işletme müteahhidi olmayan taşıyanın sorumluluğu meselesi Alman Hukukunda 1972 tadilinden önce tartışmalı idi<sup>728</sup>. İlk görüşe göre sorumluluk sınırsız, diğerine göre gemi değeri ve konişmento navlunu ile sınırlı şahsi idi. Deniz hukukunda sınırsız sorumluluk asıl olduğundan sınırlı sorumluluk için kanunda açık bir hükme ihtiyaç vardır. İkinci görüşü destekleyecek bir kanun hükmü bugün Türk Hukukunda mevcut değildir. Uluslararası alanda ise 1957 Brüksel ve 1976 Londra Andlaşmaları<sup>729</sup> sorumluluğu sınırlama hakkını donatan ve gemi işletme müteahhidi dışında charterere de tanımaktadır.

<sup>727</sup> BRENNAN, sh.1.

<sup>728</sup> ÇAĞA- KENDER, C.II ,sh.214.

<sup>729</sup> Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluğunun Tahdidine Dair 10.10.1957 Tarihli Brüksel Andlaşması m.6§ 2; Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Londra Sözleşmesi m.1; Türkiye'nin 6469 sayılı Kanunla(Düster 36-247) katıldığı "Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 Tarihli Brüksel Andlaşması"nın 10.m.sinde gemi malikinden başka malik imayan

NVOCC 'nin gemi işletenlerle yaptığı navlun sözleşmelerinin iki çeşit olduğu ve “konteyner için yer tahsisi sözleşmesinin” (slot charter) kısmi yolculuk çarteri sözleşmesi ve “konteyner için belirli hacimde yer tahsisi” sözleşmelerinin ise Türk Hukukunda mürekkep yolculuk çarteri olarak ifade edebileceğimiz “ miktar sözleşmesi” niteliğinde olduğunu daha önce belirlemiştik. Yani sonuç olarak NVOCC'nin gemi işletenle yaptığı navlun sözleşmesi hep bir yolculuk çarteri sözleşmesi iken , onun yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmeler ise dar anlamda eşya taşıma sözleşmesi olacaktır. Burada görüldüğü gibi zincirlenen sözleşmeler söz konusudur. NVOCC gemi işletenlerle yaptığı yolculuk çarteri sözleşmesi ile çarterer sıfatını kazanırken, yük ilgililerine karşı da taahhüt ettiği taşıma nedeniyle taşıyan sıfatını kazanacaktır. Bu nedenle de uluslararası alanda taşıyan sıfatıyla sorumluluğunu sınırlandırabilecektir.<sup>730</sup>

#### **d- NVOCC' nin Kanunen Sorumlu Olmadığı Haller**

NVOCC, TK m. 1062/ f .II 'e göre, kendi kusuru bulunmadıkça, gemi adamlarının teknik kusurlarından ve yangından doğan zararlardan sorumlu değildir. Bu durum taşıyan olarak NVOCC'nin mutlak sorumsuzluk hallerinden birini oluşturur.

Teknik kusur, geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketteki kusur olarak tarif edilir. Sevk kusuru , geminin hareketi ile ilgili, seyrüseferine ilişkin fiiller, yani yapılan manevralar, rota takibi, ışıklandırma, işaret verme gibi hususlardır.

Geminin başkaca teknik idaresi<sup>731</sup>, geminin sevki dışında kalan teknik idaresine ilişkin bütün tedbirleri ve özellikle geminin yolculuk

---

armatör ve esas müstecirin (l'affreteur principal) de sınırlı sorumluluktan yararlanmasını öngörmektedir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.214, dn.16

<sup>730</sup> BU konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.214.

<sup>731</sup> Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 8.2.1991Tarih, 1991/444E., 1991/729K. sayılı kararında TK' nun 1062.maddesinin 2.fıkrasında yer alan “başkaca teknik idaresine ait hareket” ifadesinin, geminin seyir amacıyla yapılan işlerin dışında, geminin yararına onun nakil, teçhizat ve araçlarının kullanılması olduğu, gemi dengesini sağlamak için gemi adamlarının

sırasında elverişli halde tutulması için gerekli tedbirleri ifade eder. Geminin sevki ile başkaca teknik idaresini bazan ayırmak zor olabilir, ancak hukukî sonuçları aynı olduğundan ayırmak zaruri değildir. Ancak geminin teknik idaresinin, ticarî kusurdan ayrılması da önem taşır. Zira NVOCC, gemi adamlarının ticarî kusurlarından doğan zararlar için yükü ile ilgililere karşı sorumludur. Yüke hizmet eden tedbirler geminin başkaca teknik idaresi dışındadır.

NVOCC, gemi adamlarının yalnız yolculuk başladıktan sonraki geminin teknik idaresine ilişkin kusurları için sorumlu değildir. Eğer bu kimselerin kusurları geminin yolculuğun başlangıcındaki elverişsizliğine ilişkin ise, NVOCC sorumluluktan kurtulamaz.

TK m.1062'de kusurun nev'ini tayindeki güçlükleri önlemek için, daha ziyade yükün menfaati icabı olarak alınan tedbirlerin geminin teknik idaresine dahil sayılmayacağı öngörülmüştür.

NVOCC'nin mutlak sorumsuzluk hallerinden ikincisi de yangın halidir. NVOCC, kendi kusuru bulunmadıkça yangından meydana gelen yük zararları için sorumlu değildir. Burada söz konusu olan gerek gemide gerek yükün taşınmak üzere teslim alındığı andan varma limanında gönderilene teslim edildiği ana kadar vukubulacak yangındır. Bir yangın çıkmadan sadece aşırı ısıdan ileri gelen zarar buraya dahil değildir.

Eğer yangın, geminin başlangıçtaki elverişsizliği yüzünden meydana gelmişse, bu takdirde NVOCC, elverişsizliğe dair hükme göre sorumlu olacaktır.

TK m. 1064/1 'e göre, taşıyan veya yükleten, malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşsa, NVOCC taşıyan olarak her türlü mesuliyetten kurtulur<sup>732</sup>.

---

balast tanklarını doldurması ve boşaltmasındaki kusurlarının teknik idare kusuru olacağı ifade edilmiştir. Karar için bk. [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr)

<sup>732</sup> Lahey Kuralları'ndan gelen bu hükmün dayandığı ana fikir şudur : Taşıyan bir yükü teslim almakla nasıl bir sorumluluk rizikosu altına girdiğini bilmek zorundadır. Ona göre yüke icap eden özeni gösterecek ve gerekli emniyet tedbirlerini alacaktır. Yanlış beyan bunlara mani

Ancak fıkra hükmünün uygulanabilmesi için yanlış beyanın bilerek yani kasden yapılmış olması şarttır. Madde, değer bilerek yüksek veya düşük gösterilmesi hallerinde de caridir, taşıyanın bu yüzden bir zarara uğraması şart değildir.

NVOCC, bu maddedeki şartın gerçekleşmesi halinde, deniz hukukunda düzenlenmiş bulunan sorumluluklarından kurtulur. Borçlar hukukundan doğan sorumlulukları bakidir. NVOCC'nin TK m. 1064/2 hükmünü ileri sürmesi objektif iyiniyete aykırı ise, sorumluluktan kurtulamaz<sup>733</sup>.

Mutlak sorumsuzluk hallerinin mevcudiyetini ispat külfeti NVOCC'ye düşmektedir.

Taşıyan olarak NVOCC'nin, muhtemel sorumsuzluk halleri ise TK m. 1063'de<sup>734</sup> düzenlenmiş bulunmaktadır<sup>735</sup>. Maddede denizciliğin tipik bazı zarar verici olayları sayılarak bu hallerde NVOCC'nin sorumlu olmayacağı ancak yükle ilgili, bu olayların meydana gelmesinde NVOCC'nin sorumlu olduğu bir sebebin mevcut bulunduğunu ispat ettiği takdirde NVOCC sorumluluktan kurtulamayacağı kabul edilmiş bulunmaktadır.

---

olmaktadır. Ancak fıkra sadece taşıyanı yükün cins veya değerinin yanlış beyan edilmesinden doğacak zararlara (navlunun düşük hesabı veya ziyayı veya hasar halinde aşırı mesuliyet gibi) karşı korumayı değil, aynı zamanda dürüstlüğe aykırı bu gibi davranışları müeyyidelenmeyi de amaçlamaktadır. **KENDER**, Taşıyanın Sorumluluğu,sh.87

<sup>733</sup> **KENDER**, Taşıyanın Sorumluluğu,sh.88

<sup>734</sup> 1063. maddeye göre taşıyan aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir:1)Denizin veya gemi işlemesine elverişli diğer suların tehlikeve kazalarından; 2)Harp hadiselerinden, karışıklık ve ayaklanmalardan, âmme düşmanlarının hareketlerinden, salâhiyetli makamın emirlerindenve karantina tahditlerinden; 3) Mahkemelerin el koyma kararlarından;4) Grev, lokavt veya diğer çalışma manilerinden; 5) Yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden; 6)Denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden; 7)Hacim ve tartı itibariyle kendiliğinden eksilmeden veya malın gizli ayıplarından yahut malın kendine has tabii cins ve mahiyetinden.

<sup>735</sup> TK m.1063'e ilişkin düzenleme Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1181 ve 1182.m.lerinde yer almaktadır.

Zararın halin icaplarına göre TK m.1063 'de yazılı olaylardan biri sebebiyle meydana gelmesi mümkün ise, zararın bundan ileri geldiği farz olunur. Ancak bunun aksi ispat olunabilir<sup>736</sup>. Kaynağı İngiliz deniz ticareti uygulamasındaki “exception clauses” olan bu madde hükmü sadece yükün zıya veya hasarı için sorumluluk hakkında geçerli bulunmaktadır. Maddede sayılan olaylar, taşıyan ve adamlarının veya yardımcı şahıslarının kusurlu fiillerinden doğmayan ve genellikle tesadüfi sebeplerdir. Aslında bu haller, Kıta Avrupası hukukunda, umulmayan hal ve mücbir sebep adı altında toplanabilirler.

### e- Sorumluluk Hükümlerinin Emredici Niteliği

Hangi hükümlerin emredici olduğu ve bunların uygulanma şartları ile istisnaları TK m. 1116<sup>737</sup>, 1117<sup>738</sup> ve 1118'de düzenlenmiş bulunmaktadır.

<sup>736</sup> Kanun, taşıyanın zararın sayılan özel tehlikelerden doğmuş olabileceğini gösteren vakıaları ispat etmesini istemekle yetinmiştir. Bunu başaran taşıyan ilk bakışta ispat görevini yerine getirmiş olacak ve zararın gerçekten söz konusu özel tehlikeden doğmuş olduğu yolunda aksi ispat edilebilir karine hükmünü icar edecektir. (TK m.1063/f.I) Bundan sonra yükte ilgili taşıyanı sorumlu kılabilmek için şu hususları ispat etmekle mükelleftir :Zararın ispat edilen özel tehlikeden ileri gelmesinin mümkün olmadığını, veya zararın bildirilen tehlikeden değil taşıyanın mesul olduğu bir sebepten meselâ, geminin elverişsiz olmasından meydana geldiğini, veya zarar bahsolunan tehlikeden doğmuş olmakla beraber :Tehlikenin tahakkukunda taşıyanın şahsî kusuru veya adamlarının veya gemi adamlarının ticarî kusurları bulunduğunu, veya bu tehlike yanında taşıyan veya adamlarının veya gemi adamlarının kusurlarının da zararın doğumuna sebep olduğunu. 1063. maddenin metninde «tehlikenin meydana gelmesi» şeklindeki ifade isabetli değildir. Bu «zararın meydana gelmesi» şeklinde anlaşılmalıdır. **ÇAĞA- KENDER**, C.II ,sh.161.

<sup>737</sup> TK m. 1116 ile getirilen düzenleme, Ticaret Kanunu Tasarısının 1243.m.sinde yer almaktadır. 1243.maddenin birinci ve üçüncü fıkraları, TK'nun 1116. maddesi ile 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 23. maddesinin birinci fıkrasından değiştirilerek alınmıştır. TK'na göre en önemli fark, konişmento düzenlensin veya düzenlenmesin herhangi bir taşıma senedinde yer alıp, emredici hükümlere aykırı olarak sorumluluğu tamamen veya kısmen bertaraf eden kayıtların batıl sayılmasıdır. Bu sebeple TK'nun 1116. maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan kabotaj taşımalarında konişmento düzenlenmese dahi emredici hükümlerin uygulanacağına dair hüküm metinden çıkartılmıştır.



TK m.1116'da sayılan hükümlerin emredici nitelikte olmaları, için herşeyden önce taşıma hakkında bir konişmento düzenlenmiş olması şarttır. Kanun kabotaj taşımaları için bir istisna getirmiştir. Taşıma türk limanları arasında yapıldığında konişmento tanzim edilmemiş olsa dahi bu hükümlerin emredici nitelikte olacakları kabul edilmiştir <sup>739</sup>(TK m. 1116/III)

Kabotaj taşımaları dışında ise: Eğer navlun mukavelesi kırkambar mukavelesi şeklinde ise, konişmentonun tanzim edilmiş olması yeterlidir. Çarter mukavelesi yapılmış ise, düzenlenen konişmentonun çarterer veya yükletenin elinden çıkıp üçüncü bir şahsa (konişmentoda adı yazılı gönderilene veya ciro suretiyle başka bir şahsa teslim edilmiş olması da şarttır (m. 1118<sup>740</sup>, 1117/f.I b.4)<sup>741</sup>. Buna karşın NVOCC taşıyan olarak kırkambar niteliğinde alt taşıma sözleşmeleri akdedip de bunlara dayanılarak mal yüklenirse bu mallar hakkında gerek fiili taşıyan, gerekse alt taşıyan olarak NVOCC tarafından düzenlenen konişmentolar yükletenlerin elinde iken dahi TK m.1116'nın emredici düzenlemesine tabidir.

<sup>738</sup> TK m. 1117 ile getirilen düzenleme, Ticaret Kanunu Tasarısının 1244.m.sinde yer almaktadır. TK'nun 1117. maddesinden bazı değişiklikler yapılarak ve dili güncelleştirilerek alınmıştır. Yolculuk çarteri sözleşmeleri hakkındaki istisna, Tasarının 1131. maddesinde düzenlenmiştir. Tasarının 1243. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca, eşyanın güvertede taşınması hakkındaki 1151. maddede yer alan hükümler emredicidir; ancak, 1151. maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedine "eşyanın güvertede taşınması" hakkında bir kayıt düşülmüşse, o eşyaya ilişkin sorumluluk rejimi 1243. maddede öngörülen emredici düzene tâbi olmaz. Diğer bir deyişle, eşyanın güvertede taşınması 1151.maddeye uygun ve denizde taşıma senedinde belirtilmişse, taşıyan, 1243.maddenin getirdiği sınırlamaya tâbi olmaksızın, sorumluluğunu 1244. maddenin üçüncü fıkrasının çizdiği çerçevede kaldırabilir veya daraltabilir.

<sup>739</sup> Kanun bu istisna hükmü ile çok kere konişmento düzenlenmeyen iç taşımalarda yükle ilgililerin emredici hükümlerin himayesinden mahrum kalmalarını önlemek istemiştir

<sup>740</sup> TK m. 1118 ile getirilen düzenleme, Ticaret Kanunu Tasarısının 1245.m.sinde yer almaktadır. Tasarının 1245.m.si 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 2. maddesinin üçüncü fıkrasındaki ifade ile Tasarıya alınmıştır.

<sup>741</sup> Çarter sözleşmesindeki bu farklı durum, çartererin, kırkambar mukavelelerinin aksine kendini koruyabilecek güce sahip olması fikrine dayanmaktadır. **ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.185

Kanun 1116. maddenin 1. fıkrasında emredici nitelikte olan kanun hükümlerini aşağıda gösterildiği şekilde saymıştır :

1. Geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından doğan sorumluluğa ait TK m. 1019<sup>742</sup>.
2. Tazmin mükellefiyetine ait TK m. 1023.f. II ile TK m. 1061 , m. 1062 ve m. 1063<sup>743</sup>
3. Muayene ve zararın tesbitine müteallik TK m. 1066 ve m.1067<sup>744</sup>.
- 4.Konişmento'nun karine teşkil etmesine dair TK m. 1110<sup>745</sup>
- 5.Tazminatın en yüksek haddine ilişkin TK m. 1114<sup>746</sup>

<sup>742</sup> Bu sorumluluğu ortadan kaldıran veya ispat külfetini taşıyan lehine değiştiren mukavele şartları hükümsüzdür.

<sup>743</sup>Taşıtan ve yükletenin yükün ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında taşıyana yanlış beyanda bulunmalarından doğan sorumluluğu (m. 1023/1) konişmentoya konacak bir kayıt ile gönderilene (konişmento hamiline) teşmil edilemez (m. 1023/2). Ancak, eğer gönderilen, taşıtan veya yükleten hesabına hareket eden bir şahıs olduğu takdirde kendisine karşı bu mesuliyet ileri sürülebilir.Taşıyanın, yükün ziya ve hasar için sorumluluğunu düzenleyen 1061, 1062 ve 1063 maddeleri de emredici nitelikte bulunmaktadır. Bu maddelerin emredici olmaları nedeniyle, uygulamada özellikle iki nevi sorumsuzluk kayıtları geçersiz olacaklardır. Bunlardan birincilerine muafiyet şartları (Exception clauses) denmektedir ki bunlar mukavelede tesbit edilen belirli sebeplerden biri ile yükün ziya veya hasara uğraması halinde de taşıyanın sorumlu olmayacağını gösteren kayıtlardır. "Kırılma frankodur" veya "akma frankodur" gibi kayıtlar buraya dahildir. Böyle bir kayıt varsa, zararın da öngörülen sebepten doğduğu sabit olursa, yükle ilgili tarafından zararın doğmasında taşıyanın gemi adamlarının veya kendi adamlarının, yardımcı şahıslarının kusurlu bulunduğu ispat edilemedikçe taşıyan sorumlu olmaz. Şu halde kloz, zararın mukavelede tesbit edilen olaydan meydana gelmesi halinde, taşıyanı kurtuluş beyyinesini ikame külfetinden kurtarmaktadır. ikinci nevi sorumsuzluk kayıtlarında ise, (Negligence - clause) taşıyan konişmentoda veya mukavelede adamlarının, gemi adamlarının veya yardımcı şahıslarının kusurlu fiillerinden sorumlu olmayacağını beyan eder. Bu klozlar, TK m.1061uyarınca özen mükellefiyetini ve m.1062/1 gereğince gemi adamları veya kendi adamlarının kusurlu fiillerinden sorumluluğunu daralttıkları veya ortadan kaldırdıkları nisbette geçersizdirler.

**ÇAĞA- KENDER** , C.II ,sh.187-188

<sup>744</sup>TKm.1066.öngörülen yükle ilgilinin muayene ve ihbar mükellefiyetinde taşıtan aleyhine ve taşıyan lehine olmak üzere konulacak kayıtlar geçersiz olacaktır. Aynı şekilde, TK m. 1067'de öngörülen hak düşürücü sürenin anlaşma ile kısaltılması da geçersiz olacaktır.

**ÇAĞA- KENDER**, C.II, sh.189.

<sup>745</sup>Konişmentoya konan yüke dair kayıtlar karine teşkil etmektedir.Yani aksi ispat edilinceye kadar doğru oldukları kabul edilir ve taşıyan bu kayıtlara uygun yükü varma limanında

TK m.1116/ I 'de "sayılan maddeler gereğince taşıyanın borç ve mesuliyetlerini önceden kaldırma veya daraltma neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu mükellefiyetlerden doğan gemi alacaklısı hakları için dahi aynı hüküm caridir" şeklinde bir düzenleme yer almıştır. Bu durumda, emredici hükümler taşıyanın lehine olarak değiştirilemezler, aleyhine olarak değiştirilebilirler. Aynı hükmün bu mükellefiyetlerden doğan gemi alacaklısı hakları için de carî bulunduğu kabul edildiğine göre, TK m. 1235 b. 7/8 de , TK m.1116-1118 deki şartlarla emredici hüküm haline gelmiştir. Şu halde, taşıyanın emredici hükümlerle düzenlenen sorumluluk hallerine bağlı olan gemi alacaklısı hakları da anlaşma ile önceden kaldırılamaz daraltılamaz.<sup>747</sup>

Emredici hükümlerin bu nitelikte olmadığı istisnai haller kanununun 1117. maddesinde sayılmıştır. Buna göre :Müşterek avarya için yapılan anlaşmalar ; canlı hayvan taşınması ve güverte yükü; kara zararlarından sorumluluk; mutad ticari taşıma niteliğinde olmayan taşımalar; dış taşımalara ait charter sözleşmeleri hakkında TK m.1116 hükmü uygulanmaz.

Bu istisnalardan, NVOCC'nin taahhüt ettiği taşımalar açısından önem arzeden haller olan güverte yükü ve kara zararlarından sorumluluk meseleleri aşağıda incelenecektir.

Güverte yükleri konusunda bir istisnanın kabul edilmesinin sebebi bu yüklerin daha fazla tehlikeyle karşı karşıya kalacak durumda olmalarıdır. Güverte yükünün emredici hükümler dışında kalmasının temel dayanağı, ortaya çıkan yük zararlarının, NVOCC'nin taşıma akdinden doğan bakım ve muhafaza borcunun ihlali sonucu olmadığı

---

gönderilene teslimile mükelleftir.Konişmentodaki kayıtların nasıl konacağı ve bunlar hakkında hangi hal ve şartlarda ihtirazî kayıt konacağı TK m. 1100 ve m. 1110 gösterilmiştir. Bu maddelerde yer alan hükümlere aykırı ve taşıyanın veya konişmento hamilinin durumunu ağırlaştırıcı mukavele şartları geçersiz olacaktır. **ÇAĞA- KENDER**, C.II ,sh.189.

<sup>746</sup>Burada öngörülen tazminatın en yüksek haddi taşıyanın lehine olarak değiştirilemez. Şu halde azamî mesuliyet miktarını azaltmak veya koli veya parça kavramlarını değiştirmek mümkün değildir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II ,sh.189.

<sup>747</sup> **KENDER**, Taşıyanın Sorumluluğu, sh.87.

düşünülen zararlar olmasıdır<sup>748</sup>. Güverte yükünün istisna kapsamına girebilmesi için bunların güvertede taşınacağına konişmentoda yazılması ve fiilen de güvertede taşınması gerekir.

Güvertede taşınması mutad<sup>749</sup> olan yüklerden biri de konteyner yüküdür<sup>750</sup>. Geminin eşya taşımaya elverişli kapalı alanları gibi fonksiyona sahip olmak şartıyla<sup>751</sup> konteynerin güvertede taşınması , bu tür taşımacılığın mahiyetine uygundur<sup>752</sup>. NVOCC'nin taşıma faaliyeti özellikle konteyner taşımacılığına ilişkindir ve taşımanın gerçekleştirildiği gemiler modern ve güvertede konteyner taşınmasına uygun gemilerdir. Ancak yüklerin rizikoya maruz kalıp kalmaması geminin bu tarzda inşa edilmiş olup olmadığıyla doğrudan bağlantılı değildir.

NVOCC'ler düzenledikleri taşıma belgelerine güverte yüküne ilişkin sorumluluklarını bertaraf etmek için "taşıyanın sorumluluğu ve müşterek avarya meseleleri açısından yükün güverte yükü olarak kabul edileceği ve bu nedenle taşıyanın sebebi ne olursa olsun sorumlu olmayacağına dair sorumsuzluk şartları koymakta ve özellikle de konteynerin denize düşmesi, denize süreklenmesi, ıslanması, istifinin bozulması, kırılması gibi sebepler zikredilmektedir<sup>753</sup>. Bu sorumsuzluk şartı TK m. 1117, f. I, b. 1 hükmü gereği Türk Hukukunda geçerlidir.

Emredici hükümlerin bu nitelikte olmadığı istisnai hallerden biri de kara zararlarından sorumluluktur. Bu konu da NVOCC'nin taahhüt ettiği taşımalar açısından önem taşır. Kara zararları deyimiyle yükün taşınmak üzere tesellümü ile gemiye yüklenmesi ve deniz yolculuğu

<sup>748</sup> **DENİZ**, Konteyner Taşımacılığı, sh.99

<sup>749</sup> **AYBAY - AYBAY - AYBAY - AYBAY**, Deniz Hukuku, sh.600

<sup>750</sup> Fransız Hukukunda 21 Aralık 1979 tarihinde yapılan bir değişiklikle konteynerlerin , konteyner taşımacılığına uygun gemilerin güvertesine yüklenmesi durumunda yükletenin muvafakatinin bulunduğu varsayılır.

<sup>751</sup> Örneğin üstü açık ( open -top ) konteynerlerin güvertede taşınması mutad değildir. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları , sh.107 ,dn.306

<sup>752</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları , sh.107

<sup>753</sup> **MORINIERE**, sh.288

sonunda boşaltma ile gönderilene teslimi arasında karada veya layterlerde maruz kaldığı zararlar anlaşılmaktadır. NVOCC bu zararlardan da sorumludur ancak bu sorumluluğunu önceden yapacağı bir anlaşma ile genel hükümler dairesinde ortadan kaldırılabir veya sınırlandırabilir.(TK m.1117/f.I b.2) Kanun deniz taşımasını böylece üç safhaya bölmüş ve gemiye yüklemenin başladığı an ile gemiden boşaltmanın bittiği an arasında taşıyanın sorumluluğunu TK m.1116 ve 1118 uyarınca emredici kabul etmiş, diğer kısımda ise genel hükümler dairesinde sorumluluğu sınırlamak veya ortadan kaldırmak açısından serbest bırakmıştır. Ancak sorumsuzluk şart edilmişse ziya ve hasarın gemiye yüklemeye önce ve boşaltmadan sonra meydana geldiğini ispat taşıyan olarak NVOCC'ye düşecektir. İsbat yükümlülüğünü değiştiren anlaşmalar da batıldır.<sup>754</sup>

Yük konteynere karada NVOCC tarafından doldurulsa da yukarıda açıklanan sonuç değişmez . Yükün konteynere yüklenmesi gemiye yüklenmesi değildir ve yüklemenin karada başlamış olduğu anlamına da gelmez.

#### **f- Sorumsuzluk Şartları**

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında NVOCC'nin sorumluluğunun emredici hükümlerle düzenlenmediği ihtimallerde, sözleşme serbestisinin ( genel ve varsa özel ) şartları içerisinde sorumsuzluk önceden sözleşme edilebilir.

Genel sınır olarak her şeyden önce BK m.99 ve 100'e uyulması gerekir. Bu maddelere ilişkin yukarıda NVOCC'nin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan sorumluluğu incelenirken; hem NVOCC'nin şahsi sorumluluğuna ilişkin hem de yardımcı

<sup>754</sup> ÇAĞA- KENDER, C.II, sh.197.

şahısların fiillerinden doğan sorumluluğa ilişkin sorumsuzluk anlaşmalarına ilişkin yeterli açıklama yapıldığından burada sadece o bölüme atıf yapmakla yetiniyoruz<sup>755</sup>.

Sözleşme serbestisinin diğer bir sınırı da BK m.20 hükmüdür. Sözleşme serbestisi sınırları içinde kalan ve aslında hukuken geçerli olan bir sorumsuzluk şartının da MK m.2 gereği NVOCC tarafından ileri sürülmesi objektif iyiniyet kurallarına aykırı düşebilir<sup>756</sup>.

Burada kısaca, Himalaya Klot<sup>757</sup> olarak adlandırılan ve taşıyanın ( veya donatanın ) tazmin yükümlülüğünü sınırlandıran hükümlerden, gemi adamları ve sair müstahdemleri ile yardımcı şahısları da yararlandırmayı amacıyla onlar lehine taşıma sözleşmelerine ve konişmentolara konulan sorumsuzluk şartlarından da bahsetmek gerekir. Türk hukukunda henüz böyle bir hak tanınmamakla birlikte taşıyan ve donatanların, gemi adamları ve diğer müstahdemleri ile yardımcı şahıslarının da kendileri gibi sınırlı sorumluluktan ararlanmalarını veya sorumluluktan tamamen kurtulmalarını istemekte menfaatleri olabilir<sup>758</sup>.

#### **g- Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı**

<sup>755</sup> bk. yukarıda III. Bölüm,I,D

<sup>756</sup> **ÇAĞA- KENDER** ,C.II ,sh.200

<sup>757</sup> Himalaya isimli bir geminin yaptığı kazadan dolayı yolculardan biri tarafından sözleşmede donatan lehine mevcut olan sorumsuzluk şartından kaçmak amacıyla kaptan ve lostromo aleyhine açılın tazminat davası bug ibi şartların sözleşme ve konişmentolara konmasına yol açtığından bu şartlar aynı adı almıştır. **ÇAĞA- KENDER** ,C.II ,sh.202 , dn 13

<sup>758</sup> Bu şart, lehdarı temsilen sözleşme edilebileceği gibi,temsil yetkisi olmadan böyle hareket edilmişse şart lehdarın icazeti ile onun hakkında hüküm ifade eder. Taşıyan (veya donatan ) kendi adına hareket etmişse Himalaya şartı üçüncü şahıs lehine bir sözleşme niteliğinde olacaktır. **ÇAĞA- KENDER** ,C.II ,sh.202

NVOCC'nin taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu bakımından TK m. 1067'de<sup>759</sup> hak düşürücü süre tesbit edilmiş bulunmaktadır<sup>760</sup>. Buna göre, "malların tesliminden veya teslim edilmiş olmaları icabeden tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdir taşıyan aleyhine malların zıya veya hasarından dolayı her türlü mesuliyet davası hakkı düşer"

Taşıyan sıfatıyla NVOCC'nin deniz hukukundan doğan tüm sorumluluk hallerinin bu madde kapsamına değerlendirileceği kabul edilmektedir.<sup>761</sup> Ancak borçlar hukuku gereğince gecikme zararlarından sorumluluk, yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluk ve haksız fiil sorumluluğu hakkında geçerli değildir.

Maddede öngörülen süre hak düşürücü bir süredir<sup>762</sup>. Bu sürenin muhafaza edilmesinde, mahkemeye müracaat yanında hakeme müracaat veya icra takibine başlamak veya iflâs masasına müdâhalenin de aynı hukukî sonucu doğuracağı kabul edilmiştir<sup>763</sup>.

Sürenin başlangıcı müstakil bir parti yani bir konişmento muhteviyatı teşkil eden yükün tesliminin tamamlandığı gündür. Takip eden yılın aynı günü mesai saati sona erer. NVOCC tarafından taahhüt edilen taşımalarda , çoğunlukla NVOCC, fiili taşıyandan

<sup>759</sup> TK m.1067 hükmü, Ticaret Kanunu Tasarısı'nın 1188. m.sinde düzenlenmiştir. Bu madde 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 3. maddesinin altıncı ilâ altı-bis fıkraları ile getirilen yenilikler işlenerek alınmıştır. İkinci fıkrada, sürenin başlangıcı bakımından "eşyanın bir kısmının teslimi"nin de belirtilmiş olması, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 20. maddesinin ikinci fıkrasına dayanmaktadır; TK m. 1067'de yar alan "mahkemeye müracaat" terimini vurgulamak üzere Tasarıda "yargı yoluna başvuru" terimi kullanılmıştır.

<sup>760</sup> Lahey Kuralları m.3 (6) f.4' den alınmıştır.

<sup>761</sup> **ÇAĞA- KENDER** ,C.II ,sh.203 ; **KENDER, R.:** Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar , Ankara 1984 , sh. 92

<sup>762</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da 10.10.1962 tarihli kararı ile aynı görüşü paylaşmaktadır. Fransız Hukukunda bu süre zamanaşımı süresi olarak kabul edilmektedir. **ÇAĞA- KENDER**, C.II ,sh.203 ; **KENDER**, Taşıyanın Sorumluluğu,sh.92

<sup>763</sup> Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 10.10.1973 t. 73/3017 E , 73 /3357 sayılı kararı **KENDER**, Taşıyanın Sorumluluğu,sh.92

yükü teslim alıp bundan sonra gönderilene teslim ettiğinden,<sup>764</sup> böyle bir durumda gönderilen tarafından yük zararı sebebiyle bir yılın son günü NVOCC 'ye dava açılırsa, NVOCC, fiili taşıyana rücu davası açamayacaktır. Bu aksaklığı gidermek için Visby Kuralları ile Lahey Kurallarına eklenen m.3§6 bis ile milli kanunlarda öngörülecek üç aylık bir ek süre ile NVOCC'nin fiili taşıyana rücu davası açması imkanı getirilmiştir. Fransız Hukukunda 1966 tarihli Kanunda , Alman Hukukunda ise 1986 yılında HGB§12 'ye eklenen ikinci fıkra ile üç aylık ek süre imkanı yaratılmıştır.

NVOCC'ye karşı olan tazminat alacağı TK m.1067'nin kapsamı dışında kalan bir alacak ise tâbi olacağı zamanaşımı ve bunun TK m.1259 -1260 ile ilişkisine dair şunlar söylenebilir: Öncelikle böyle bir alacak gemi alacaklısı hakkı veriyorsa (aslında TK m.1235 b.7 karşısında çok kere böyle olacaktır) taşıyan olan NVOCC hiç bir zaman donatan sıfatını taşıyamayacağından, bu takdirde TK m.1260'daki donatan sözünün kapsamına girmediğinden, gemi alacaklısı hakkının TK m.1259 gereğince zamanaşımına uğramasıyla taşıyan olan NVOCC'ye karşı şahsi talep hakkı zamanaşımına uğramış olmayacaktır. Bu şahsi talep hakkı kendi zamanaşımına tabi olacaktır. Bu da eşya taşıma sözleşmesinin ve konişmento ile tesis olunan hukuki ilişkinin niteliği itibariyle bir istisna sözleşmesi olması nedeniyle BK m.126 b.4 uyarınca 5 yıl ,bu bent dışındaki hallerde ise BK m.125 gereği 10 yıldır<sup>765</sup>.

NVOCC'ye karşı olan ve TK m.1067 dışında kalan alacak, gemi alacaklısı hakkı vermiyorsa TK m.1260 uygulanmayacak ve alacak BK m.126 b.4 veya BK m.125 uyarınca kendi zamanaşımına tabi olacaktır<sup>766</sup>.

<sup>764</sup>Bazı ihtimallerde gönderilen, NVOCC veya temsilcisinden alacağı konişmento ile yükü doğrudan kendisi de limanda teslim alabilir.

<sup>765</sup> ÇAĞA- KENDER ,C.II ,sh.207

<sup>766</sup> ÇAĞA- KENDER ,C.II ,sh.207



TK 1067 emredici nitelikte olduğundan taşıyan lehine değiştirilmesi bătıldır.TK m.1117'deki istisnai hallerde ise zamanaşımı sürelerinden bahseden TK m.6'nın hak düşürücü süreleri kapsamadığı kabul edilirse, TK m.1067'deki sürenin anlaşma ile kısaltılabilmesi gerekir. Bu sürenin anlaşma ile uzatılabilmesi ise mümkündür.<sup>767</sup>

## **2. Uluslararası Taşımalara İlişkin Çeşitli Konvansiyon Hükümleri**

Bu bölümde taşıyan olan NVOCC'nin sorumluluğuna uygulanabilecek çeşitli uluslararası konvansiyonlara çok kısa bir biçimde sadece ana hatlarıyla değinilecektir. Bu bölümde yapılmak istenen bu konvansiyonların uygulama alanını belirlemek ve sorumluluğa ilişkin temel esaslar üzerinde durmaktır. Taşıyanın uluslararası konvansiyonlara göre sorumluluğunu ayrıntılı bir biçimde belirlemek bu çalışmanın sınırlarını aşacağından bu şekilde bir sınırlamaya gidilmiştir.

### **a- 1924 Brüksel Konvansiyonu (Lahey Kuralları) ve 1968 Brüksel Protokolü (Lahey - Visby Kuralları)**

#### **aa) Genel Olarak**

Lahey Kuralları <sup>768</sup> olarak anılan "Konişmentoya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Sözleşme" Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kurallarının ana kaynağıdır. Türkiye bir yandan 1955 tarihli onama kanunu ile Lahey kurallarına katılmış, diğer yandan da 1937 tarihinde yürürlükte olan

<sup>767</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ÇAĞA- KENDER**, C.II ,sh.208.

<sup>768</sup> 25 Ağustos 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi 17 Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile kabul edilerek 22 Şubat 1955 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır

metni ile 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticareti ile ilgili hükümlerini 1956 tarihli TK'na dercetmek suretiyle iç hukukuna mal etmiştir.

Lahey Kuralları dünya genelinde kabul görmüş ancak hukuk birliğinden çok hukuk benzerliği sağlamıştır. Bunun üzerine yeknesaklığa yönelik olarak, 1959 yılından itibaren CMI (Comite Maritime International) tarafından çalışmalara başlanmış ve 1968 yılında bir konferansta Visby Kuralları<sup>769</sup> olarak anılan Protokol imzaya açılarak, 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikler sorumluluk sınırlamasına, yardımcılar ve sözleşme dışı sorumluluğa ilişkin hükümler dışında<sup>770</sup> çok önemli değildir. Bu nedenle de, konferanstan beklentiye uygun sonuç alınamamıştır. Değişiklikler küçük çaplı olduğu gibi Lahey Kuralları kadar büyük ölçüde kabul de görmemiştir<sup>771</sup>.

### **bb) Kuralların Uygulanması İçin Gereken Koşullar**

Lahey Kuralları'nın uygulanma alanı m.1,b ve m. 10'a göre belirlenmiştir. 1.m.nin b bendine göre , taşıma sözleşmesi “sadece bir konişmento veya konişmento benzeri diğer bir senet “ ile tesbit olunan sözleşmelerdir. Lahey Kuralları m.10 hükmü uyarınca “Kurallar bir akit devlet ülkesinde düzenlenen her konişmento hakkında uygulanır.” Bu iki madde birlikte değerlendirildiğinde,

<sup>769</sup> Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nun Tadiline Dair Protokol. (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Signed at Brussels on 25th August 1924). Kuralların genel olarak karşılaştırılması için bk. **RICHARDSON,J.:**The Hague and Hague-Visby Rules, London 1998.

<sup>770</sup> **ÖZDEMİR, T.:**Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu, İstanbul 2006, sh.65

<sup>771</sup> **ÖZDEMİR,** sh.65.

Kuralların uygulanma alanının, konişmento veya benzeri bir senet düzenlenmiş <sup>772</sup> taşıma sözleşmeleri<sup>773</sup> olduğu ifade edilmektedir<sup>774</sup>.

Böylelikle, konişmento, üye ülkelerden birinde düzenlenmişse, taşıma sözleşmesinde yabancılık unsurunun olup olmaması, Lahey Kuralları'nın uygulanması açısından bir rol oynamayacaktır. Yine de, bir çok üye ülke, bu hükümleri kendi iç taşımalarında uygulamayacaklarını belirtmiştir. Konişmentonun taraf olan devlet ülkesinde düzenlenmiş olması şartıyla ulusal taşıma sözleşmelerine uygulanması söz konusudur.<sup>775</sup>

Uygulama maddesinin muğlak ifade edilmesinin sonucu olarak Lahey Kuralları , Visby Kuralları ile tadil edilirken 10. maddede esaslı değişiklik yapılmış ve Lahey/Visby Kurallarının sadece konişmentolu uluslararası deniz taşımalarında uygulanmasına yönelik düzenleme getirilmiştir. Bu düzenlemeye göre iki ayrı devlet ülkesi limanları arasında yapılan taşıma sözleşmelerinde Lahey/Visby Kuralları'nın uygulanabilmesi için, ya konişmento bir taraf devlet ülkesinde hazırlanmış olacak ya da taşıma bir taraf devlet ülkesinde bulunan bir limandan yapılacak yahut da sözleşmenin delilini oluşturan veya sözleşmeyi kuran konişmentoda hukuk seçimi yoluyla bu kurallara ya da kuralları iç hukuk haline getirmiş ülke hukukuna “paramount klozu<sup>776</sup>” ile atıfta bulunulacaktır.

<sup>772</sup> Bir çarter partiye dayanarak düzenlenen konişmentolarda ise ,bu Kurallar ancak taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkiye uygulanabilir.(m.1,b)

<sup>773</sup> Eğer Kuralların sadece konişmento ile ilgili hükümler vazettiği kabul edilecek olursa, taşıyanın yol belgesi (waybill) ile tevsik edilen bir taşıma sözleşmesi akdetmek suretiyle dolaylı olarak kanuni sorumluluklarından ve borçlarından kaçmasına da olanak verilmiş olurdu. Bu sonuç Kuralların 3(8) .m.sinde öngörülen emredici karakterine aykırıdır . **KARAN**, La Haye, sh.229.

<sup>774</sup>**KARAN** , La Haye , sh.236-237.

<sup>775</sup> Lahey Kuralları'nın, Ticaret Kanunu'na nazaran, ulusal ve uluslararası taşımalarda öncelikle uygulanacağı hususunda bk. **KARAN**, La Haye, sh.229.

<sup>776</sup> Bu hüküm borç ilişkilerine hakim sözleşme serbestisi prensibini tanımış olmakta ve ulusal hukukların tanıdığı ölçüde seçili hukuk olarak uygulamaya olanak vermektedir

Bu üç ihtimalden birinin varlığı halinde konişmentolu taşımaya uygulanacak kurallar Lahey/Visby Kuralları olacaktır. Görüldüğü üzere, Lahey/Visby Kuralları taraf devlet ülkesine doğru yapılan taşımaları uygulama alanına almamış, sadece taraf devlet ülkesinden yapılanları esas almıştır.<sup>777</sup> Lahey Kuralları ise, bu hususta 10.m.de sadece taraf devletlerce hazırlanan konişmentolara uygulanmaktan söz etmekte ve düzenleme yerine göre uygulanmaktadır.

Hem Lahey hem de Lahey/Visby Kuralları (m.5/2) çarter sözleşmelerine<sup>778</sup> bu kuralların uygulanmayacağını açıkça düzenlenmektedir. Bu nedenle varlığı aranacak sözleşme, (dar anlamda) taşıma sözleşmesi<sup>779</sup> ve belge de konişmentodur<sup>780</sup>

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.10'da açıkça eşya taşınmasından söz edilmemekte ise de m.1 b. bendinde konişmento ya da eşyanın deniz yolu ile taşınması için bir senet düzenlenmesi zorunluluğundan bahsedilmektedir. Bu durum gerek Lahey ve gerekse Lahey/Visby Kuralları'nın uygulama alanının eşya taşımalarına özgü olduğunu göstermektedir.

Lahey Kuralları'nın 1. m.sinin c bendinde, canlı hayvan ve sözleşmede güvertede taşınacağı belirtilip gerçekte de güvertede yapılan taşımalar hakkında Kaidelerin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Yine de taraflar bu durumlarda dahi uygulanacak hukuk olarak, Lahey veya Lahey/Visby Kurallarını seçmekte serbesttir.

Uygulamada ticari gelenek haline gelmiş konteynerlerle taşınan eşyalar genellikle güvertede taşınmaktadır. Bu nedenle konteynerler

---

<sup>777</sup> **ÖZDEMİR**, sh.67.

<sup>778</sup> Burada çarter sözleşmesinden kasıt, gemi kira sözleşmeleri anlamındaki bare boat veya demise çarter sözleşmeleri olmayıp burada kastedilen TK m.1016 . m.sinde düzenlenen gemi tahsis sözleşmesi anlamında çarter sözleşmeleridir. **KARAN**, La Haye, sh.239.

<sup>779</sup> Geniş anlamda taşıma sözleşmesine yani navlun sözleşmesine yolculuk çarteri sözleşmesi de dahil edilmektedir. TK m. 1016'da bu yönde kaleme alınmıştır. **KARAN**, Konişmento, sh.43.

<sup>780</sup> **ÖZDEMİR**, sh.70.

Kurallar çerçevesinde eşya olarak kabul edilemedikleri için, konteyner taşımacılığına ilişkin hukuksal çözümler üretilme çabası içine girilmek zorunda kalınmıştır. Bu çerçevede hem güvertede taşınan eşya olarak, hem de yükleten tarafından temin edildiği sürece konteynerleri Hamburg Kuralları m.l § 5 eşya olarak saymıştır.

Tarafların Lahey Kurallarını uygulanacak hukuk olarak seçmeleri halinde bu kuralların uygulama alanı bulup bulamayacağına ilişkin bir hüküm yoktur. Lahey/Visby kurallarında ise (m. 10 b.c) bu kuralların uygulanmasına ilişkin taşıma sözleşmesi belgelerinde ya da konişmentoda açık bir hüküm ile kuralların uygulanmasına cevaz verilmiştir.

### cc) NVOCC'nin Sorumluluğu

Lahey Kuralları<sup>781</sup>, taşıyanın, taşıma sözleşmesinden doğan bazı yükümlülüklerini belirtmiş (m.3/ I, II) ve bu yükümlülüklerin ihlali sonucu eşyanın zıya veya hasara uğramasından doğan zararlardan sorumluluğunu düzenlemiştir<sup>782</sup>. Ancak taşıyanın, taşıma sözleşmesini hiç ifa etmemesinden sorumluluğu hakkında hüküm getirilmemiştir.<sup>783</sup> Taşıyan lehine sorumsuzluk halleri de öngörülen Kurallara göre taşıyanın sorumluluğu yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sonuna kadar emredicidir.

Lahey/Visby Kuralları'nda, taşıyanın kendisi, adamları ve görevlilerinin kusurundan ileri gelmeyen zararlardan, eşyanın zıya veya hasara uğramasında kendisi, adamları ve görevlilerinin kusuru

<sup>781</sup> İngiliz ve Fransız Hukuklarında Lahey Kurallarının uygulamasının karşılaştırılması için bk. **CLARKE, M. A.:**Aspects of The Hague Rules, A Comparative Study In English and French Law, 1976.

<sup>782</sup> Deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin çeşitli uluslararası konvansiyonlarda taşıyanın sorumluluğu hakkında genel olarak bk. **KARAN H.:** The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions ( The Hague , Hague -Visby and Hamburg Rules), Lewiston- New York (USA), Queenston -Ontorio ( Canada), Lampeter- Wales (UK) 2005

<sup>783</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.66.

bulunmadığını ispatlamak şartıyla sorumlu olmayacağı öngörülmüştür. (m.4/ II q)

Lahey/Visby Kuralları'nda, taşıyanın yüke özen borcunun ihlalden sorumluluğu eşyanın teslim alındığı an ile teslim edildiği an arasındaki süre değil, sadece yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasındaki süre itibariyle düzenlenmiştir. Çünkü bu kurallar anlamında eşya taşıma, eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı andan gemiden boşaltılmasına kadar geçen süreyi ifade eder.

Lahey/Visby Kuralları anlamında eşya kavramı, taşıma sözleşmesinde güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan eşyaları kapsamadığından (m.1,c), Kurallar güverte yükü hakkında uygulanmaz. NVOCC 'nin taşıdığı eşyaların bir bölümünün güvertede taşınan konteyner yükü olması açısından bu düzenleme önem arzeder.

Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın yardımcı şahıslarının eyleminden sorumluluğuna dair açık bir hüküm getirilmemiştir. Ancak sorumsuzluğa dair hükümlerin zıt anlamından ( m.4/ II a,b,q), taşıyanın yardımcı şahısların ticari kusuru sonucu ( yangın hali hariç) eşyanın ziya veya hasara uğramasından ileri gelen zararlardan sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. NVOCC açısından önem arzeden ve Hamburg Kuralları'nda yapılan (m.10ŞI) akti-fiili taşıyan ayırımına, Lahey/Visby Kurallarında yer verilmemiştir. Ancak bu Kuralların sorumluluk sistemine göre, gemi işleten, NVOCC'nin taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı şahıstır.<sup>784</sup>

Lahey Kuralları'nda, taşıyanın ziya veya hasar sebebiyle yükle ilgilinin uğradığı zararları tazmin yükümlülüğü, yalnızca belirli bir tutarla sınırlandırılmıştır.(m.4 / V) Bu düzenleme daha sonra Visby Kuralları ile değiştirilmiş ve tazminat miktarının eşyanın sözleşmeye göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve zamandaki değerine göre hesaplanacağı ifade edilmiştir. Böylece tazmin yükümlülüğü hem belirli bir tutar hem de eşyanın değeri ile sınırlı hale

<sup>784</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.137.

gelmiştir<sup>785</sup>. Belirli bir tutarla sınırlı sorumluluk, eşyanın değerinin yükleme başlamadan önce bildirilmemiş veya bildirilmesine rağmen yazılmamış olması halinde söz konusudur.(m.4/V)

Lahey Kuralları'nda sorumluluğun üst sınırı koli ve birim esas alınarak belirlenmiştir<sup>786</sup>. Bu düzenleme Visby Kuralları ile değiştirilmiş koli, birim yanında ağırlık esasına da yer verilmiştir<sup>787</sup>. Buna göre taşıyanın sorumluluğu koli veya birim başına belirlenen tutar ile eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı başına belirlenen tutardan hangisi yüksek ise bununla sınırlıdır<sup>788</sup>. Visby Kuralları ile eşyanın konteyner ve benzeri taşıma kapları ile taşınması halinde sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin özel düzenleme getirilmiştir. Lahey/ Visby Kuralları m.4/ V c hükmüne göre eşya böyle bir taşıma elamanına konmuş ise , söz konusu taşıma elamanının içinde bulunan eşyaya ilişkin olarak koli veya birim sorumluluğun sınırlandırılmasında esas alınır.Taşıma elemanının içinde bulunan eşyaya ilişkin koli veya birim konişmentoda belirtilmezse bu taşıma elemanı tek bir koli veya birim sayılır. NVOCC'nin ağırlıklı olarak konteyner taşımacılığı<sup>789</sup> yaptığı göz önüne alınırsa bu hüküm onun açısından büyük önem taşımaktadır.

## **b- 1978 Hamburg Kuralları**

### **aa) Genel Olarak**

<sup>785</sup> Türk / Alman Hukuku'nda da aynı durum söz konusudur.

<sup>786</sup> m.4/5 ' göre koli veya birim başına 100 İngiliz Sterlini

<sup>787</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ÇETİNGİL, E.A.:**Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar , Ankara 1984 , sh. 137-159.

<sup>788</sup> Buna göre taşıyanın sorumluluğu koli veya unite başına 10.000 poincare frankı yahut ziya veya hasara uğrayan malınbeher kilogramı için 30 poincare frankı bunlardan hangisi daha yüksek ise o esas alınacaktır. Poincare frankı, 21.12.1979 tarihli ek protokol ile değiştirilmiş ve Özel Çekme Hakkı ( ÖÇH) hesap birimi olarak kabul edilmiştir.**ÇAĞA-KENDER** ,C.II, sh.166.

<sup>789</sup> Konteynere ilişkin bk. **DE ORCHIS, M.E.:** The Container and The Package Limitation - The Search For Predictability, JMLC, 1974, vol.5, no:2, sh. 251-279.

Birleşmiş Milletler teşebbüsü ile, 1978'de Hamburg'da toplanan Diplomatik konferansta 1924 Brüksel sözleşmesinin (Lahey Kuralları) ve 1968 tadilinin (Lahey -Visby Kuralları) yerine geçmek üzere "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi " Kabul edilmiştir. Hamburg Kuralları<sup>790</sup> olarak adlandırılan bu sözleşme Lahey Kurallarından farklı bir sistem ortaya koymaktadır. Prensip olarak Kıta Avrupası Hukuk sisteminin akdî sorumluluk sistemi kabul edilerek bu alanda sadelik sağlanmıştır. Türkiye'nin henüz taraf olmadığı Hamburg Kuralları 1 Kasım 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

### **bb) Kuralların Uygulanması İçin Gereken Koşullar**

Kuralların uygulama alanı oldukça geniş kapsamlıdır ve 2. m.de açıkça gösterilmiştir.<sup>791</sup> Buna göre, Hamburg Kuralları iki ayrı devlet limanları arasında deniz yoluyla eşya taşınması amacıyla yapılan ve Konvansiyonun m.2§ 1'de belirtilen nitelikleri haiz bütün sözleşmelere uygulanır.<sup>792</sup>

Hamburg Kuralları'nın uygulanması için ilk şart, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi bulunmasıdır.Hamburg Kuralları'nın uygulanma alanını belirleyen sözleşme, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesidir. Ancak tanımda yer alan bütün sözleşmeler ifadesine çarter

<sup>790</sup> Lahey / Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarının karşılaştırılmasına ilişkin genel olarak bk .**LÜDDEKE,C.- JOHNSON,A.:** The Hamburg Rules From Hague to Hamburg Via Visby,London 1995.; **TETLEY, W.:**Interpretation And Costruction Of The Hague / Visby And Hamburg Rules, JIML Volume 10, 2004 , sh.30-70 ;Hamburg Kurallarının getirdiği yenilikler hakkında bk. **BONASSIES, P.:** La Convention Des Nations Unies Sur Le Transport De Marchandises Par Mer ( Règles De Hambourg-1978), Annales de L'IMTM 1996, sh.71-79 ; **LEGENDRE ,C.:**La Convention Des Nations Unies Sur Le Transport De Marchandises Par Mer, DMF 1978,sh.387-437

<sup>791</sup> **YAZICIOĞLU,** Hamburg Kuralları, sh.19.

<sup>792</sup>Kuralların Türkçe tercümeleleri için bk . **GÖGER,E.:** Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı Nihai Senedi ( Çeviri) ,BATİDER Haziran 1978 C.IX , S.3, sh.655-724 ; **ÇAĞA T.:** Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı 1978 , BATİDER , C. X, S.2 , Aralık 1979 , sh.323-352



sözleşmeleri dahil değildir. Zira m.2§III'e göre Hamburg Kuralları, çarter sözleşmelerine uygulanmaz.<sup>793</sup>

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi, "taşıyıcının deniz yoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu her mukaveleyi ifade eder; şu kadar ki deniz taşımasıyla birlikte başka bir tür taşımayı da ihtiva eden bir sözleşme, işbu anlaşma bakımından, ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette taşıma sözleşmesi sayılır" şeklinde tanımlanmıştır. ( m.I§6)

Buna göre, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri, eşyanın sadece deniz yoluyla taşınmasının taahhüt edildiği sözleşmeler ve deniz taşımasını içeren çok türlü taşıma sözleşmeleri olmak üzere ikiye ayrılır. Ancak deniz yoluyla eşya taşımayı içeren çok türlü taşıma sözleşmeleri sadece deniz yoluyla taşınmanın yapıldığı kısımla sınırlı olmak üzere Hamburg Kuralları kapsamına girmektedir<sup>794</sup>.

Herhangi bir taşıma sözleşmesinin Hamburg Kurallarına tabi olması için, konusunun eşya taşıması olması, taşınmanın deniz yoluyla yapılması, uluslararası taşıma olması ve Konvansiyonda öngörülen bağlama noktalarından (m.2§I,a-e) birisiyle Konvansiyona bağlanması gerekir ( m.2§I).

Hamburg Kurallarında, eşya kavramına herhangi bir istisna getirilmemiştir. Buna göre, yolcu ile bagajı dışında, tarafından sağlanan konteyner, palet, ambalaj veya benzeri diğer taşıma elemanları ile canlı hayvanlar da dahil olmak üzere, taşınması mümkün (HK m. 1 §5) olan her şey eşyadır. Son yıllarda, gelişen taşıma teknikleri sonucu, taşımada kullanılan konteyner veya diğer taşıma elemanlarının, artan önemi ve ekonomik değeri dikkate

---

<sup>793</sup> Bu hükmün eleştirisi hakkında bk. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.24, dn.66.

<sup>794</sup> **GENÇTÜRK,M.:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006, sh.68.

alındığında, eşya kavramında yapılan bu genişletmenin, yerinde olduğu söylenebilir<sup>795</sup>.

Deniz yoluyla taşıma, sözleşmeyi diğer taşıma sözleşmelerinden ayırt eden belirleyici unsurdur. Konvansiyon bunu, "deniz yoluyla bir limandan başka bir limana" ifadesiyle formüle etmiştir. Deniz yoluyla taşıma olgusu, "deniz taşımasıyla birlikte başka bir tür taşımayı da ihtiva eden bir sözleşme, işbu Konvansiyon bakımından, ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette taşıma sözleşmesi sayılır" şeklinde daha açık hale getirilmiştir.( m.İŞ6) Böylece, eşyanın deniz yoluyla birlikte, başka ortamlarda taşınması halinde tüm aşamaların deniz taşıması ve dolayısıyla Hamburg Kuralları'na tabi olup olmayacağı tereddütü ortadan kalkmıştır.<sup>796</sup>

Deniz yoluyla taşımayı içeren çok türlü taşımalar açısından HK m.İŞ6'nın son cümlesinde, deniz taşıması ile birlikte diğer tür taşımayı da içeren sözleşmelerin, Hamburg Kuralları bakımından deniz taşımasıyla ilgili olduğu nispette, deniz taşıma sözleşmesi sayılacağı belirtilmiştir. Buna göre, taşıyıcının diğer taşıma türü/türleri (ör. karayolu, havayolu, demiryolu taşımaları) ile birlikte, deniz taşıması yükümlülüğünü de üstlendiği çok türlü taşıma sözleşmeleri, deniz taşıması olan kısım sınırlı olmak üzere Hamburg Kurallarına tabi olacaktır. Diğer ortamlarda taşınan kısımlar ise, ilgili oldukları taşıma türüne ilişkin mevzuata tabi olacaktır .

Eşyanın, en az iki farklı ortamdan uluslararası taşınması taahhüt edilen sözleşmeler, 24.05.1980 tarihli "Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" ile düzenlenmiştir. Bu Konvansiyon yürürlüğe girdiği takdirde, HK m. 1 Ş6'da sözü edilen çok türlü taşıma sözleşmelerine hangi hükümlerin uygulanacağı konusunda ihtilaf çıkabilir. Bu probleme çözüm getirilmeden, çok türlü taşımalar hakkında, Hamburg Kurallarına hüküm konulması isabetli olmamıştır<sup>797</sup>.

<sup>795</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.30

<sup>796</sup> **GENÇTÜRK**, sh.71,dn.130.

<sup>797</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.37.

Taşımanın farklı devletlere ait( m.2§I) limanlar arasında yapılması gerekir (m.I§6). Konvansiyon hükümleri ancak uluslararası nitelikteki taşıma sözleşmelerine uygulanabilir(m.2§I).

Ancak Hamburg Kurallarını'nın uygulanabilmesi için sözleşme konusu taşımanın iki ayrı devlet arasında olması yeterli değildir. Bunun dışında sözleşmede yükleme veya boşaltma limanı olarak belirlenen limanlardan birinin veya fiili boşaltma limanının bir akit devlet ülkesinde bulunması şarttır.(m.2§I a,b,c) İki ayrı devlet arasındaki taşımaya dair sözleşmede öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından biri bir akit devlet ülkesinde bulunmasa da, bu taşımaya ilişkin konişmento veya taşıma sözleşmesini ispat eden diğer bir belge bir akit devlet ülkesinde düzenlenmişse, bu sözleşme hakkında yine anlaşma hükümleri uygulanır. (m.2§I d)

Hamburg Kuralları taraf iradelerini de bağlama noktası olarak kabul etmiştir. Tarafların iradesi ile Kuralların uygulanabilmesi için, konişmento veya sözleşmeyi ispat eden diğer bir belgede, sözleşmeye Hamburg Kuralları'nın veya Hamburg Kurallarını iç hukukuna almış bir devletin hukukunun uygulanacağı belirtilmelidir. Yani yazılı olarak açıklanmış olmalıdır<sup>798</sup>.

### cc) NVOCC'nin Sorumluluğu

Hamburg Kuralları'nda büyük ölçüde Kara Avrupası hukukunun akdî sorumluluk sistemi benimsenmiş<sup>799</sup> ve taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiştir<sup>800</sup>.

<sup>798</sup> GENÇTÜRK, sh.75.

<sup>799</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.66.

<sup>800</sup> Hamburg Kurallarına göre taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ayrıntılı bilgi için bk. **RODIERE, R.:** La Responsabilité Du Transporteur Maritime Suivant Les Règles De Hambourg 1978, DMF 1978,sh.451-464

Lahey Kuralları'nda yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sona erdiği ana kadar olan emredici sorumluluk süreci, Hamburg Kuralları'nda , eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar genişletilmiştir. Taşıyanın sorumluluğu, eşya onun muhafazası altında bulunduğu sürece devam eder.(m.4ŞI) Eşya, taşıyan onları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar muhafaza altında sayılır. (m.4ŞII) Böylece, emredici sorumluluk süreci bakımından Lahey kuralları ile getirilen asıl taşıma safhası ile sınırlı düzenleme alanı ve emredici sorumluluk düzeni Hamburg Kuralları ile ortadan kaldırılmıştır. Eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği yer dar anlamda liman bölgesi içinde olmasa bile , buradan gemiye veya gemiden bu yere taşımının denizde eşya taşıma borcunun ifası amacıyla yapılması şartı ile, taşıyan eşyayı burda teslim almış veya teslim etmiş sayılmalıdır. Yani yükleme ve boşaltma limanı kavramları geniş yorumlanmalıdır<sup>801</sup>. Bu husus NVOCC tarafından gerçekleştirilen taşımalar ve özellikle konteyner taşımaları açısından önem arzeder.

Taşıyanın, taşıma sözleşmesini hiç ifa etmemesinden sorumluluğu hakkında hüküm getirilmemiştir. Bu kurallar ile mevcut sistemde yapılan en önemli değişiklik, taşıyanın şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangından ve kendi adamları ile görevlilerinin teknik kusurundan sorumsuzluk ilkesinin terkedilmesidir.

Eşyanın ziya veya hasara uğramasından ileri gelen zararlardan sorumluluğun sebebi, eşyayı iyi halde muhafaza yükümlülüğünün ihlalidir. Geç teslimden ileri gelen zararlardan ise, taşıyan, taşıma borcunu süresinde ifa etme yükümlülüğünün ihlali sebebiyle sorumludur.

Taşıyan; ziya, hasar ve geç teslimden ileri gelen zararlardan bu zararlara sebebiyet veren olay, eşya onun muhafazası altında bulunduğu sürede (m.4) meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur. Bu sorumluluktan kurtulabilmek için taşıyan, zarara sebebiyet veren

<sup>801</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.88.

olay ve sonuçlarını önlemek için alınması makul surette beklenebilecek tedbirlerin , kendisi, adamları veya görevlileri tarafından alındığını ispatlamak zorundadır.(m.5§1) Bu ifadeye dayanarak Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu bakımından kabul edilen ilkenin kusur sorumluluğu olduğu, ancak kusurun varlığının karine olarak kabul edildiği ifade edilmektedir<sup>802</sup>.

Hamburg Kuralları açısından güverte yükü, eşya kavramı kapsamında kabul edilmiş, eşyanın güvertede taşınabilmesi şartları ile güvertede taşımanın caiz olduğu ve olmadığı hallerde taşıyanın sorumluluğu m.9 'da düzenlenmiştir. Buna göre taşıyan yükleten ile arasındaki anlaşma veya ticari teamüle uygun olduğu yahut yürürlükteki kanun veya nizamlarca emrolunduğu takdirde yükü güvertede taşıyabilir. Güverteye yükleme klozu içeren konişmento veya diğer bir belgenin yüklemeden önce itirazsız kabulü zımnî anlaşma olarak kabul edilir. Eşyanın ticari teamüle uygun olarak güvertede taşınabileceğine ilişkin düzenleme özellikle NVOCC'nin gerçekleştirdiği konteyner taşımacılığı açısından önem taşır. Geminin eşya taşımaya elverişli kapalı alanları gibi fonksiyona sahip olmak şartıyla<sup>803</sup> konteynerin güvertede taşınması , bu tür taşımacılığın mahiyetine uygundur<sup>804</sup>. Eşya m.9§1 hükmüne aykırı olarak güvertede taşınmışsa, m. 5§1 hükmü saklı kalmak kaydıyla ,taşıyan münhasıran güvertede taşımanın sonucu olan ziya , hasar veya geç teslimden sorumludur.

Hamburg Kuralları'nda , taşıyanın yardımcı şahısların kusurundan sorumluluğuna ilişkin iki ayrı hüküm bulunmaktadır. Buna göre m.5§1 gereğince taşıyan , eşyanın iyi halde muhafazası ve gecikmeksizin varma limanında teslim etme yükümlülüklerinin ihlali sebebiyle adamları ve görevlilerinin kusurlarından da sorumludur. NVOCC,

<sup>802</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.71.

<sup>803</sup> Örneğin üstü açık ( open -top ) konteynerlerin güvertede taşınması mutad değildir. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.107, dn.306.

<sup>804</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.107.

açısından büyük önem taşıyan diğer düzenleme ise m.10ŞI hükmüdür. Buna göre yine yukarıda sayılan yükümlülüklerin ihlali sebebiyle, NVOCC (akdî taşıyan olarak) taşımanın icrası kendisine bırakılmış olan fiili taşıyan ( yani gemi işleten) ile bunların adamları ve görevlilerinin kusurundan sorumlu tutulmuştur. Yani Hamburg Kuralları açısından akdî taşıyanın kusurundan sorumlu olduğu yardımcı şahıslar, kendi adamları ve görevlileri ile fiili taşıyan ve bunun adamları ve görevlileridir<sup>805</sup>. NVOCC, akdî taşıyan olarak, yardımcı şahsı durumunda olan gemi işletenin (fiili taşıyan) ve onun adamları ile görevlilerinin fiil ve ihmallerinden sorumludur. Fiili taşıyan kavramı, taşıyan tarafından taşımanın ifası kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen bütün şahısları kapsayacak şekilde geniş tanımlanmıştır(m.1ŞII) Akdî taşıyanın, fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilen taşıma sebebiyle, fiili taşıyan ile görev sınırları içinde hareket eden adamları ve görevlilerinin fiil ve ihmallerinden sorumlu olduğu hüküm altına alınmıştır.( m.10ŞI)

Hamburg Kuralları'na göre taşıyan eşya onun muhafazası altında iken sorumludur ve bu sorumluluğu daraltan veya kaldıran her şart hükümsüzdür.(m.23) Ancak ardı ardına taşımalar ( Through carriage) bakımından m.11ŞI'de belirtilen şartlarla , taşıyana sorumluluğunu kısmen ortdan kaldırma ve daraltma imkanı tanınmıştır<sup>806</sup>.

Hamburg Kuralları'nda eşyanın ziya veya hasarı tazmin yükümlülüğü bakımından eşyanın değeri ile sınırlandırma öngörülmemiştir. Taşıyan gerek eşyanın ziya ve hasara uğraması gerek gecikme ile teslim edilmesinde , yükle ilgilinin bu yüzden maruz kaldığı bütün zararları tazmin ile yükümlüdür. Ancak üst değer ile sınırlama öngörülmüştür. Buna göre eşyanın ziya veya hasara uğraması sonucu meydana gelen zararlardan m.5 uyarınca taşıyanın

<sup>805</sup> Lahey/ Visby Kuralları'nda olduğu gibi Hamburg Kuralları'nda da taşıyanın kusurundan sorumlu olduğu yardımcı şahısları ifade etmek üzere kullanılan "agent" ve "servant" kavramlarının kapsamı açık değildir. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.115 .

<sup>806</sup> **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.126.

sorumluluğu koli veya y¼kleme birimi başına 835 hesap birimi yahut eşyanın br¼t ağırlılığının kilogram başına 2,5 hesap birimine eşit tutardan y¼ksek olanı ile sınırlandırılmıştır(m.6şI a) Eşya topluca bir konteyner , palet veya benzeri bir taşıma elamanına konmuş ise , konişmentoda s¼z konusu taşıma elamanının i¼eriđi olarak belirtilen her koli veya y¼kleme birimi, sorumlulukta esas alınacaktır. Aksi halde b¼yle bir taşıma elamanına konan eşya tek bir y¼kleme birimi kabul edilir.( m.6şII)

Taşıyan m. 5 uyarınca eşyanın gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan, ge¼ teslim edilen eşya i¼in ¼denecek navlunun 2,5 katına eşit bir tutarla sınırlı sorumludur. Ancak bu tutar taşıma s¼zleřmesi uyarınca ¼denecek toplam navlunu aşamaz.( m.6şI b)

## **B-DENİZ SAFHASINI İ¼EREN ¼OK T¼RL¼ (MULTIMODAL) TAşIMA S¼ZLEřMESİNDEN DOğAN SORUMLULUK**

### **1. Genel Olarak**

Taşıma mesafesinin tek safhada katedilmesi halinde basit, birden fazla safhada katedilmesi halinde ise kombine taşıma s¼zleřmesinden s¼z edilir<sup>807</sup>. Taşımanın tek safhada ger¼ekleřtiđi basit taşıma s¼zleřmesinde y¼k sadece deniz , kara veya demiryolu gibi tek bir safhada taşınmaktadır. Kombine taşımalarda birden fazla safhanın hepsi i¼in tek bir taşıma s¼zleřmesi yapılması halinde direkt

---

<sup>807</sup> **¼LGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.87.

taşıma (through transport) sözleşmesi, her bir safha için ayrı taşıma sözleşmesi yapılması halinde ise kesik/kesintili taşıma sözleşmesi vardır<sup>808</sup>.

Kesik/kesintili olarak adlandırılan taşıma türünde taşıma mesafesi birden fazla safhaya ayrılmış ve her bir safha için ayrı bir taşıma sözleşmesi kurulmuştur<sup>809</sup>. Bir taşıma sözleşmesi ifa edilince, sözleşme gereği eşya müteakip taşıta aktarılarak taşıma mesafesi katedilmekte ve bütün taşıma sözleşmeleri ifa edildiğinde ise taşıma tamamlanmış olmaktadır. Kesik/kesintili taşımanın söz konusu olması halinde her bir taşıyan, kendi taşıma sözleşmesinin niteliğine uygun düşen kurallara göre sorumlu olacaktır<sup>810</sup>.

Direk taşıma sözleşmesinde ise taşıma mesafesi birden çok safhaya ayrılmış fakat taşımanın tamamı<sup>811</sup> için tek bir sözleşme yapılmıştır. Direkt taşımanın unsurlarını : Taşıma mesafesinin birden fazla safhadan oluşması ; taşıyıcının güzergahın tamamında eşyayı taşımayı taahhüt etmesi ve taşımanın tüm safhaları için tek taşıma belgesi düzenlenmesi ile tek bir ücret öngörülmesi olarak sayabiliriz. Direkt taşımaları iki açıdan ayırma tabi tutabiliriz<sup>812</sup>. Bu ayırımdan ilki taşıyıcının bütün mesafeler bakımından sorumluluğu (taşımayı) üstlenmiş olup olmamasına göre yapılan ayırımdır. Burada karşımıza gerçek ve gerçek olmayan direkt taşıma sözleşmeleri çıkar. Direkt

<sup>808</sup> **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.87.

<sup>809</sup> **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.87; **ARKAN, S.:**Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Jale Akipek'e Armağan, Konya 1991, sh. 341.

<sup>810</sup> **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.87.

<sup>811</sup> Ancak direk taşımada, taşıma taahhüdünün güzergahın tamamında taşımayı kapsamının zorunlu olup olmadığı tartışmalıdır. Bazı yazarlar taşıyanın ilk safhada taşıyan sonraki safhalarda komisyoncu olarak faaliyet göstermesi halinde direkt taşımanın olmadığını ifade ederken diğerleri direkt taşıma kavramının geniş tutulması ve uygulamada sık görülen bu tür taşımanın da direkt taşıma olarak kabul edilmesi gerektiği kanısındadır. Bu konudaki görüşler için bk. **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık ,sh.88 ; **DENİZ,İ.:** Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, İstanbul, sh.175.

<sup>812</sup> **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.88.



taşımalar için yapılan ikinci ayırım ise zincirleme taşıma ve mültimeodal taşıma ayırımıdır.

Zincirleme taşıma sözleşmesinde , eşyanın taşınması için aynı ortamda hareket eden araçların aktarma edilerek art arda kullanılması söz konusudur. Örneğin zincirleme deniz taşımacılığında iki veya daha fazla deniz yolu mevcuttur. Ayrıca art arda gerçekleştirilen taşımalar birbiriyle irtibatlı olmalıdır.

Çok türlü taşımada ise sözleşme taraflarının, taşımanın değişik tür taşıtların kullanılması yoluyla farklı ortamlarda gerçekleştirilmesi konusunda anlaşmış olmaları gerekir<sup>813</sup>. Buna göre çok türlü taşıma sözleşmesi; taşıyıcının eşyayı teslim aldığı yerden gönderilene teslim edileceği yere kadar en az iki farklı ortamda<sup>814</sup> taşımayı üstlendiği sözleşmedir<sup>815</sup>. Çok türlü taşımalarda, taşıyıcı eşyayı gönderenden teslim almasından gönderilene teslim etmesine kadar değişik ortamlardan oluşan güzergahın tamamında taşınmasından dolayı, bu taşımayı kendisi gerçekleştirirse dahi sorumluluğu üstlenmektedir<sup>816</sup>. Çok türlü taşımalar çoğunlukla , kıtalar arası ya da uzun mesafeli veya kapıdan kapıya ( door to door) taşımalar olarak karşımıza çıkar.

Çok türlü taşımada, taşıma operatörü, taşıma sürecinin tamamını birden fazla yöntemle gerçekleştirmeyi üzerine almakta ve kendisi fiilen gerçekleştirirse bile sözleşme ile taahhüt etmektedir<sup>817</sup>

Bu tür taşımaların uluslararası düzeyde ele alınarak düzenlenmesi amacıyla çeşitli çalışmalar yapılmıştır<sup>818</sup>. Bu çalışmalar

<sup>813</sup> Taşıma sözleşmesinde tek bir ortamda taşıma kararlaştırılmasına rağmen ifa sırasında birden fazla ortamın kullanılması taşıma sözleşmesinin çok türlü olarak nitelendirilmesinde etkili değildir. **ARKAN**, Karma Taşımalar, sh.342.

<sup>814</sup> Bu taşımalar bakımından kullanılan taşıma araçlarının çokluğu ve değişikliğinin önem arzedeceği fikri hakkında bk. **ÜLGEN**, Uluslararası Taşımacılık, sh.89.

<sup>815</sup> **DE WITT**, sh.3.

<sup>816</sup> **DE WITT**, sh.3

<sup>817</sup> **ARKAN**, Karma Taşımalar, sh. 342.

<sup>818</sup> Bu çalışmalar ile ilgili ayrıntılı bilgi için bk. **ARKAN**, Konvansiyon, sh. 27 vd.

sonucunda Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD/CNUCED) çok türlü taşımalara ilişkin yeni bir andlaşma taslağı hazırlamakla görevlendirilmiştir. 1973 ve 1979 seneleri arasında gerçekleşen çalışmalar sonunda , Hamburg Kuralları esas alınarak<sup>819</sup>, 24 Mayıs 1980'de "Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"<sup>820</sup>. " Cenevre'de kabul edilmiştir<sup>821</sup>. Ancak Andlaşma henüz yürürlüğe girmemiştir.

1980 Tarihli konvansiyon geleneksel denizci devletler tarafından onaylanmayınca , UNCTAD ve ICC'nin ortak çalışması ile 1 Ocak 1992 tarihinde " Çok türlü Taşıma Belgeleri hakkında UNCTAD/ICC Kuralları yürürlüğe konmuştur. Kurallarının yürürlüğe girmesinin ardından BIMCO/INSA ve FIATA gibi meslek birlikleri 1992 UNCTAD/ICC Kurallarına dayanan yeni taşıma senetlerini kullanmaya başlamışlardır. Bu bağlamda MULTIDOC 95 ve yeni FIATA FBL 1992<sup>822</sup> taşıma senetleri hazırlanmıştır.

Türk Hukukunda çok türlü taşımalara ilişkin herhangi bir hüküm bulunmadığından, NVOCC'nin yük ilgilileri ile akdettiği deniz yoluyla taşımayı içeren çok türlü taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğuna uygulanabilecek hükümler olarak, 1980 Tarihli Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ve 1992 tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kurallar kısaca incelenecektir. Bu kuralların

<sup>819</sup> **ARKAN**, Konvansiyon,sh. 47

<sup>820</sup> "Konvansiyonda, daha önceki çalışmalarda kullanılmış olan "Combined transport" terimi terkedilerek, yerine "multimodal transport" ibaresi kabul edilmiştir.**ARKAN**, Konvansiyon , sh .30 .

<sup>821</sup> Fransız Hukukunda Konvansiyonun değerlendirilmesine ilişkin bk. **BONASSIES, P.:**Note Sur La Convention de 1980 Sur Le Transport Multimodal International De Marchandises, Annales de L'IMTM 1996, sh.95-97

<sup>822</sup> "FIATA FBL belgesi, deniz konişmentosu ile aynı hukuksal niteliğe sahip bir kombine taşıma konişmentosudur. Bu belgenin şekil ve şartları FIATA tarafından saptanmış ve Milletlerarası Ticaret Odası'nca onaylanmıştır. Bu tür konişmentolar emre düzenlenebilir. Malların mülkiyetini temsil eder ve aynı deniz konişmentoları gibi bir kıymetli evrak niteliğindedir. Birden fazla takım halinde düzenlenebilir. Malların teslimi için bir orijinal nüshanın ibrazı yeterlidir.

detaylı bir şekilde incelenmesi çalışmanın sınırlarını aşacağından incelemenin kapsamı dar tutulmuştur.

## **2. 1980 Tarihli Eşyanın Çok Türü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu**

### **a- Konvansiyonun Uygulanma Koşulları**

#### **aa) Taşımanın Konusu Eşya Olmalıdır**

Uygulanma şartlarından ilki, taşıma konusunun eşya olmasıdır<sup>823</sup>. (m.1/1) Konvansiyonda, eşya kavramına ilişkin genel bir tanımlama verilmediği için, taşıma hukukunda genel olarak kabul gören tanımlama esas alınmalıdır. Eşya kavramının kapsamına gönderen tarafından sağlanmış olmaları koşuluyla konteyner, palet ve benzeri taşıma elemanları da dahildir. ( m.1 /7). Ayrıca tehlikeli eşyaların taşınması, konvansiyonda özel olarak düzenlenmiştir ( m.23).

#### **bb) Çok Türü Taşıma Olmalıdır**

Konvansiyonun uygulama alanının diğer bir sınırı, "bütün çok türü taşımalar" şeklinde ifade edilmiştir ( m.2). Çok türü taşıma kavramı ise; "uluslararası çok türü taşımalar, çok türü bir taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyanın taşıma operatörü tarafından teslim alındığı yer ülkesinden, gönderilene teslim için kararlaştırılan farklı bir ülkedeki yere en az iki farklı taşıma ortamından<sup>824</sup> taşınması olarak tanımlanmıştır.(m. 1 / 1 )

Dolayısıyla çok türü taşımadan söz edebilmek için, taşıma operatörünün en az iki farklı ortamdaki eşya taşımayı taahhüt etmesi gerekir. Çok türü taşıma sözleşmeleri tanımlanırken, " çok türü taşımanın ifasını veya ifasının sağlanmasını üstlendiği" sözleşmelerden söz edildiğine göre, taşımanın çok türü olup

<sup>823</sup> Bu husus Konvansiyonun adından da ( UN Convention on International Multimodal Transport of Goods) açıkça anlaşılmaktadır.

<sup>824</sup> En az iki farklı taşıma türüyle taşınması

olmadığı, fiilen takip edilen yollar değil, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan yollar dikkate alınarak belirlenir.

### **cc) Taşıma Uluslararası Nitelikte Olmalıdır**

1980 tarihli Konvansiyonun uygulanması için taşıma işinin uluslararası nitelikte olması gerekir. Bunun için taşıma sözleşmesine göre, taşıma operatörünün, eşyayı teslim alması gereken yer (çıkış yerinin) ile gönderilene teslim etmesi gereken yerin iki ayrı devletin sınırları içinde bulunması ve bu devletlerden en az birinin Konvansiyona taraf olması gerekir ( m.2-a,b). Taşıma sözleşmenin uluslararası niteliğinin belirlenmesinde, eşyanın fiili teslim yerleri değil; taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan yerler dikkate alınır. Ayrıca, taşıma sözleşmesinin taraflarının milliyeti veya ikametgâhları gibi unsurların, herhangi bir etkisi yoktur<sup>825</sup>.

Taşımanın uluslararası nitelikte kabul edilmesi için, taşıma sözleşmesine göre, taşımanın gerçekleştirilmesi söz konusu olan iki devletten sadece birinin taraf olmasının yeterli olması, Konvansiyonun uygulama alanını mümkün olduğunca geniş tutmak ve devletlerin Konvansiyona taraf olmasını etkin bir şekilde özendirmek amacıyla benimsenmiştir<sup>826</sup>.

### **dd) Konvansiyonun Uygulanma Alanının İstisnaları**

Konvansiyonun uygulanma şartları bulunmasına rağmen, bazı taşımalar Konvansiyonun uygulama alanının dışında tutulmuştur. Bunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

a. Tek bir ortamda taşınmayı konu edinen sözleşmenin ifası gayesiyle, eşyanın teslim alınmasına (pick-up) ve teslim edilmesine (delivery) yönelik taşıma işleri, değişik ortamlarda hareket eden

<sup>825</sup> ÜLGEN, Hava Taşıma, sh.19; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, sh.57.

<sup>826</sup> ARKAN, Konvansiyon, sh.32.

araçlarla gerçekleştirilmiş olsa bile, Konvansiyon hükümlerinin uygulanması söz konusu olmaz<sup>827</sup> (m.1 / I)

b. CMR m.2 ile 7 Şubat 1970 tarihli CİM m.2 kapsamında yer alan taşımalar, Konvansiyonun uygulama alanının dışında tutulmuştur (m.30/4). CMR m.2'ye göre, karayoluyla yapılan taşımalarda, yük karayolu aracından boşaltılmaksızın, güzergâhın bir kısmında başka bir ortamda (kara, hava, veya demiryolu) hareket eden araçlarla taşındığı takdirde, diğer ortamda yapılan taşıma da dahil olmak üzere taşımanın tamamına CMR hükümleri uygulanır. 7 Şubat 1970 tarihli CİM m.2'ye göre de, Merkez Ofisi tarafından tutulan listeye kayıtlı uluslararası demiryolu hatlarını düzenli olarak tamamlamak üzere, listeye eklenen kara, deniz ve iç su yolu hatlarında yapılan taşımalar CİM hükümlerine tabidir.<sup>828</sup>

c. Çok türlü taşıma sözleşmesi uyarınca, taşımasının yapılacağı iki devletten birinin taraf olmasının Konvansiyonunun uygulanması için yeterli olması, Konvansiyona taraf olmayan devletler bakımından, kanunlar ihtilafı meselesi ortaya çıkarabilecek niteliktedir.

### **b- Düzenlenen Belgeler**

Çok türlü taşımayı üstlenen NVOCC, taşıma operatörü olarak, eşyanın kendisine tesliminden sonra gönderenin isteğine göre kıymetli evrak niteliğine sahip olan veya olmayan bir taşıma belgesi düzenlemekle yükümlüdür. (m.5/1) Bu belge taşıma sözleşmesini kanıtlar ve teslim alınan eşyanın sözleşme koşullarına göre gönderilene teslim edileceği taahhüdünü içerir. Belgede bulunması zorunlu olan bilgiler m.8/1'de sayılmıştır. Taşıma belgesine konulacak

<sup>827</sup> Hükümde yer alan "pick up" ve "delivery" kavramları yeterince açıklığa kavuşturulmadığından, bunların uygulamada geniş yorumlanmasından ve dolayısıyla Konvansiyonun uygulama alanının daralmasından endişe edilmektedir. **ARKAN**, Konvansiyon, sh.34

<sup>828</sup> Bu hususta ayrıca bk. CİM m.1/1 ; m.59 ve m.63

ihtirazi kayıtlar ise m.9/ 1'de düzenlenmiştir<sup>829</sup>. Kıymetli evrak olarak düzenlenen taşıma belgesi yönünden, yazıdan doğan sorumluluk ilkesi benimsenmiştir<sup>830</sup>. Taşıma belgesi kıymetli evrak olarak emre ya da hamile düzenlenebilir.(m.6/1 (a) ) Taşıma belgesinin düzenlenmiş olması, çok türlü taşıma içinde yer alan taşıma bölümleri için ayrı belgeler düzenlenmesine engel değildir.(m.13) Dolayısıyla çok türlü taşıma operatörü olan NVOCC ile, taşımanın bir kısmını belirli bir ortamda yerine getirecek taşıyan/taşıyıcılar arasında, o bölüme ilişkin olmak üzere, konişmento, taşıma senedi veya hamule senedi düzenlenebilir<sup>831</sup>.Bu senetler çok türlü taşıma operatörü ile diğer taşıyan/taşıyıcılar arasındaki ilişkilerde önem taşır; bunların çıkartılması, taşımanın tümü için düzenlenen belgenin niteliği ve fonksiyonlarını etkilemez<sup>832</sup>.

### **c- NVOCC'nin Çok Türlü Taşıma Operatörü Olarak Sorumluluğu**

Konvansiyonun III. bölümünde, çok türlü taşıma operatörünün sorumluluğu düzenlenmektedir (m. 14-21).

Çok türlü taşıma operatörü, eşyanın, zıya ve hasara uğramasından ve geç teslimden doğan zararlardan sorumludur. Ancak sorumluluktan bahsedebilmemiz için, zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın, eşyanın , taşıma operatörünün hakimiyeti altında bulunduğu süre içinde meydana gelmesi gerekir. Eşyanın ne zaman teslim alındığı ve ne zaman teslim edilmiş sayılacağı m.14 'de gösterilmiştir.

Gecikme, eşyanın taraflarca kararlaştırılan sürede veya böyle bir süre kararlaştırılmamışsa makul süre içinde teslim edilmemesi

<sup>829</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bk. **ARKAN**, Konvansiyon, sh.36-37.

<sup>830</sup> **ARKAN**, Konvansiyon, sh.37.

<sup>831</sup> **ARKAN**, Konvansiyon, sh.39.

<sup>832</sup> **ARKAN**, Konvansiyon, sh.39.

halinde söz konusudur. Ayrıca eşyanın teslim tarihini izleyen 90 gün içinde teslim edilmemesi halinde ziyaa uğradığı varsayılır<sup>833</sup>. (m.16/3)

Çok türlü taşımalarda, NVOCC'nin sorumluluğunun yükün ihracat ülkesinde; gönderenin mülkünde, NVOCC yükün konteynere yerleştirilmesi taahhüdünde bulunmuşsa bir konteyner deposunda veya NVOCC yüklenmeye hazır haldeki konteynerlere önceden yerleştirilmiş bulunan yükün depoda muhafaza edilmesi için taahhütte bulunmuşsa bir kıyı konteyner terminalinde başladığı varsayılır.

Yük için sorumluluğu konişmentodaki şartlara bağlı olarak ithalât ülkesinde; gönderilene yükü teslim ettiği (veya gönderilenin oradan teslim almasına olanak verecek şekilde bıraktığı) bir konteyner terminalinde , bir konteyner deposunda veya gönderilenin mülkünde sona erer. Böylece, NVOCC'nin yük için sorumluluğu, konişmento uyarınca yükün zilyetliğinin kendisine geçtiği ihracat ülkesinde başlamakta deniz yoluyla taşındığı sürece devam etmekte ve ithalât ülkesinde gönderilene teslim etmesiyle veya ona teslim edilmek üzere bırakmasıyla sona ermektedir.

NVOCC, uygulamada, yük için sorumlu olduğu süre boyunca yerine getirmekle yükümlü olduğu taşıma işlerini ifa etmek üzere alt sözleşmeler yapar. NVOCC, bu alt sözleşmeleri yükle ilgili kişilerin temsilcisi olarak değil, kendi adına asıl sıfatıyla yapar. Bu yüzden sorumlu olduğu süre boyunca yükle ilgililere karşı sözleşme uyarınca sorumludur ve alt âkidler de yükle ilgililere değil fakat NVOCC'ye karşı sorumludurlar.

NVOCC'nin sorumluluktan kurtulabilmesi ise kendisinin, adamlarının ve ya taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlandığı diğer kişilerin zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerekir.(m.16/1) Kusura dayalı sorumluluk ilkesinin kabul edildiği Konvansiyon'da gösterilmesi gereken özen için

---

<sup>833</sup> Bu süre Hamburg Kuralları'nda 60 gün ( m.5ř2); CMR'de belirli br taşıma süresinin kararlaştırılmış olup olmamasına göre 30 ya da 60 gün ( m.20/l) ; CIM'de ise 30 gündür (m.30/1)

objektif bir kıstas öngörülmüştür.<sup>834</sup>Taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlanan “diğer kişiler” ibaresi, NVOCC’nin taşıma işini kendilerine devrettiği alt taşıyıcıları da kapsar<sup>835</sup>.

NVOCC, kendi adamlarının ve temsilcilerinin işi ile ilgili olarak hareket etmeleri ve çok türlü taşıma sözleşmesinin ifasında hizmetlerinden yararlanan diğer kişilerin sözleşmenin ifası amacıyla hareket ediyor olmaları kaydı ile onların eylemlerinden ve ihmallerinden dolayı kendi eylem veya ihmalleriymiş gibi sorumlu olurlar (m. 15)<sup>836</sup>.

Eşyanın zıya ya da hasara uğraması halinde ödenecek tazminat, zararın taşımanın hangi bölümünde meydana geldiğinin bilinip bilinmemesine göre değişecektir. Eğer zıya ve hasarın nerede meydana geldiği bilinmiyorsa, sözleşme gereği taşımanın bir bölümü denizde yapılacaksa, tazminat miktarı koli veya sair yükleme birimi için 920 hesap birimi<sup>837</sup> veya zıya ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2,75 hesap birimine denk tutardan en yüksek olanı ile sınırlıdır(m.18/1). NVOCC tarafından taahhüt edilen çok türlü taşımalarının bir bölümü her zaman deniz de yapılacağından, onun için bu hükmün uygulanması gerekir. Taşımanın hiç bir bölümü denizde gerçekleştirilmiyorsa buna göre tazminat miktarı zıya ve hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 8.33 hesap birimini aşamaz.(m.18/3)Her iki halde de taraflar taşıma belgesine daha yüksek bir tazminat miktarının ödeneceğini yazabilirler. Zıya ve hasarın meydana geldiği yer biliniyorsa , ödenecek tazminat miktarı, m.18 f.1-3’den daha yüksek bir sorumluluk sınırı öngörmesi koşuluyla , zararın meydana geldiği

<sup>834</sup> **ARKAN**, Konvansiyon 41.

<sup>835</sup> **ARKAN**, Konvansiyon 41, dn.43.

<sup>836</sup> Bu hüküm TK.m. 782 ve m. 1062’den esaslı surette farklıdır. Zira TK. m. 782 ve 1062/ I uyarınca taşıyan/taşıyıcı, kendi adamlarının (ve gemi adamlarının) kusurundan bunların, kendilerine verilen görev sınırları içinde kalıp kalmadıklarına bakılmaksızın sorumlu tutulmaktadır. **ARKAN**, Konvansiyon, sh. 41

<sup>837</sup> Hesap biriminin ifade ettiği değer konvansiyonun 31.m.sinde gösterilmiştir



taşıma bölümüne ilişkin uluslararası sözleşme veya emredici ulusal hukuk kurallarının belirlediği miktarı aşamaz.(m.19)

Gecikme halinde tazminat, taşıma sözleşmesi uyarınca ödenecek toplam taşıma ücretini aşmamak kaydıyla ,geç teslim olunan eşya için ödenecek ücretin 2,5 katı ile sınırlıdır.(m.18/4)

Zararın ihbarında ise, gönderilen en geç eşyanın kendisine teslimini izleyen iş gününde, NVOCC'ye ziya ve hasarın genel niteliklerini bildiren yazılı bir ihbarda bulunmak zorundadır. Aksi halde eşyanın taşıma senedinde yazılı olduğu biçimde teslim edildiği varsayılır. Gizli zararlarda ise ihbar süresi altı gündür. ( m.24/2)

Çok türlü taşımalarından doğan davalar, iki yıl içinde mahkeme veya tahkime başvurulmadığı takdirde zamanaşımına uğrar. (m.25/1) Ancak eşyanın teslimi veya teslim edilmesi gereken günden itibaren altı ay içinde, NVOCC'ye talep konusunu açıklayan yazılı bir ihbar yapılmazsa, dava hakkı düşer.

### **3. 1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları<sup>838</sup>**

1992 Tarihli UNCTAD/ICC Kuralları hazırlanırken mümkün oldukça uygulamanın sadeleştirilmesi ve 1980 Tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu hükümleri ile Lahey/Visby Kuralları ile uzlaşma sağlanması amaçlanmıştır<sup>839</sup>. Kurallar incelendiğinde , UNCTAD/ICC Kuralları'nın, 1980 Tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları esas alınarak hazırlandığı görülecektir<sup>840</sup>.

#### **a- Kuralların Uygulanma Koşulları**

<sup>838</sup> Kuralların metni için bk. **DE WIT**, sh.537- 540

<sup>839</sup> **GLASS, A.:**Freight Forwarding And Multimodal Transport Contracts, LLP, 2004, sh.293

<sup>840</sup> **AMASYA,S.:**1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme, Prof. Dr.Ergon A.Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, sh.263

**aa) Kuralların Taraf İradeleri İle Sözleşme Hükümü Haline  
Getirilmeleri Gerekir**

UNCTAD / ICC Kurallarının<sup>841</sup> uygulanabilmesi için bu kuralların taraf iradeleri ile sözleşme hükümü haline getirilmeleri gerekir<sup>842</sup>. Bunun nedeni ICC'nin devletleri bağlayıcı kural koyma yetkisinin olmayışıdır. Taraflar Kuralların uygulanması üzerinde anlaşmışlarında, sözleşmedeki UNCTAD/ICC kurallarına aykırı düşen her şartın yerine UNCTAD/ICC Kurallarının uygulanacağını kabul ederler<sup>843</sup>.

**bb) Çok Türlü Taşıma Sözleşmesi Bulunmalıdır**

UNCTAD/ICC Kuralların bir diğer uygulanma koşulu da çok türlü taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır. Çok türlü taşıma sözleşmesi, tek bir sözleşme çerçevesinde en az iki değişik tür taşıtla eşya taşımanın ifasından sorumlu olmanın üstlenildiği sözleşmeleri ifade eder<sup>844</sup>.

UNCTAD/ICC Kuralları; bir ya da bir çok türde taşıtın kullanıldığı ister tek türlü (unimodal) taşıma sözleşmesi ister çok türlü taşıma sözleşmesi bulunsun her iki halde de uygulanır (m 1.1) Bu maddede tarafların çok türlü taşıma konusunda anlaşmalarına rağmen taşımanın tek bir ortamda gerçekleştirilmiş olması halinde de, tarafların başlangıçtaki iradelerine üstünlük tanınarak aralarındaki hukuki ilişkiye UNCTAD/ICC Kurallarının uygulanmasının söz konusu olduğu ifade edilebilir.<sup>845</sup>

<sup>841</sup> Kurallara ilişkin yapılan değerlendirme için bk. **CAPRIOLI, E. A.** : Considérations Sur Les Nouvelles Règles CNUCED /CCI Applicables Aux Documents De Transport Multimodal , DMF 1993, sh.204-224.

<sup>842</sup> UNCTAD / ICC m.1.1

<sup>843</sup> UNCTAD / ICC m.1.2

<sup>844</sup> UNCTAD / ICC m.2.1 ve m.2.2

<sup>845</sup> **GLASS**, sh.293 .

Sözleşmenin taraflarından, çok türlü taşıma operatörü<sup>846</sup>, (gönderen ile) bir taşıma sözleşmesi akdeden ve bu sözleşmenin ifasından taşıyan olarak sorumlu olmayı kabul eden her şahsı ifade eder.<sup>847</sup> Gönderen ise, çok türlü taşımayı üstlenen ile taşıma sözleşmesi akdeden kişi olarak tanımlanmıştır<sup>848</sup>.

Bunun yanında UNCTAD/ICC Kuralları bir de taşıyan ( carrier) kavramına yer vermiştir. Taşıyan (carrier), çok türlü taşıma sözleşmesini üstlenen ile aynı kişi olsun ya da olmasın, fiilen taşımayı ya da bunun bir kısmını ifa eden ya da ifasını taahhüt eden her şahıs olarak tanımlanmıştır<sup>849</sup>.

Bu tanımlardan da anlaşılacağı gibi taşıma operatörünün taşımanın ifasını bizzat yerine getirmesi zorunlu değildir. Taşımayı fiilen icra edecek olan kişi, taşıma operatörü ile aynı kişi olabileceği gibi farklı bir kişi de olabilir<sup>850</sup>. Bu kişinin farklı bir kişi olması halinde Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi açıkca ifade edilmemekle birlikte fiili taşıyan-(akdi) taşıyan ayırımının ortaya çıktığı görülmektedir. Bundan hareketle, gönderen ile taşıma sözleşmesi akdeden fakat sorumluluğunu üstlendiği taşıma işini bizzat kendisi değil, yardımcı şahıslar ( BK m.100) vasıtasıyla icra eden “çok türlü taşıma operatörü”( multimodal transport operator) akdi taşıyan; taşıma işini fiilen icra eden “taşıyan”(carrier) ise fiili taşıyan mevkiindedir<sup>851</sup>. NVOCC, taşımayı hiçbir zaman fiilen gerçekleştirmediğinden onun çok türlü taşıma operatörü olarak akdi taşıyan mevkiinde olduğu ifade edilmelidir.

<sup>846</sup> FIATA FBL 1992 konişmentosunda navlun komisyoncusu(freight forwarder) hakkında da UNCTAD/ICC Kurallarıyla aynı yönde tanım yapıldığı görülmektedir. Buna göre navlun komisyoncusunun, (söz konusu) konişmentoyu (FBL) tanzim eden ve bu senedin ön yüzünde ismi bulunan ve çok türlü taşıma sözleşmesinin ifasından taşıyan olarak sorumlu olmayı kabul eden, çok türlü taşıma operatörü olduğu ifade edilmektedir.

<sup>847</sup> UNCTAD / ICC m. 2. 2; ayrıca bk.m. 2.4.

<sup>848</sup> UNCTAD / ICC m. 2. 4

<sup>849</sup> UNCTAD / ICC m. 2. 3

<sup>850</sup> UNCTAD / ICC m. 2. 3

<sup>851</sup> **AMASYA**, UNCTAD/ICC Kuralları, sh.266-267.

Akdî taşıyan-fiili taşıyan ayırımının yapıldığı hallerde, "taşıyan" (carrier) mevkiinde bulunan kişi ile gönderen arasında akdî bir ilişki bulunmaz. Gönderen ile çok türlü taşıma operatörü arasındaki hukuki ilişki aralarındaki sözleşmeye tabi olmaya devam eder. Buna karşılık fiili taşıyanın (carrier) akidi, (gönderen ile taşıma sözleşmesi akdeden), çok türlü taşıma operatörü mevkiinde bulunan kişidir. Sözleşmelerin nisbiliği prensibi uyarınca gönderen ile çok türlü taşıma operatörü arasındaki hukuki ilişki ile, "taşıyan" (carrier) ile çok türlü taşıma operatörü arasındaki hukuki ilişki birbirinden bağımsızdır<sup>852</sup>.

### **cc) Taşımanın Konusu Eşya Olmalıdır**

UNCTAD/ICC Kurallarında eşya kavramı Hamburg Kurallarıyla aynı yönde düzenlenmiştir. Diğer bir anlatımla, Hamburg Kurallarında da olduğu gibi (m.1§5) sınırlayıcı herhangi bir istisna öngörülmemiştir<sup>853</sup>.

### **dd) Taşıma Sözleşmesinin Uluslararası Nitelik Taşınması Gerekmez**

UNCTAD/ICC Kurallarının uygulanması için taşımanın uluslararası nitelik taşınması aranmamıştır. Aynı devlet sınırları içinde yapılacak çok türlü taşımalara da bu kurallar uygulanabilir.

### **b- Düzenlenen Belgeler**

UNCTAD/ICC Kurallarının uygulanması için bir taşıma belgesi düzenlenmesi zorunlu değildir<sup>854</sup>. Bir senet düzenlenir ise bu senet (multimodal transport document), kıymetli evrak niteliğine sahip

<sup>852</sup> **AMASYA**, UNCTAD/ICC Kuralları, sh.267.

<sup>853</sup> UNCTAD / ICC m. 2. 10

<sup>854</sup> UNCTAD / ICC m. 1.1.

(negotiable) olabileceği gibi<sup>855</sup> bu niteliği bulundurmazabilir. (non-negotiable) Ancak bu son halde gönderilenin belgede ismen tayin edilmiş olması şarttır. UNCTAD/ICC Kurallarınının 2.6.maddesinde çok türlü taşıma belgesi tanımlanırken sadece, bu belgenin taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belge olduğu ifade edilmekle yetinilmiştir.

UNCTAD/ICC Kurallarınının 3.m.si uyarınca, eşyanın taşıma belgesinde yapılan beyanı, bu beyanın aksini gösteren bir ihtirazi kayıt matbu senette bulunmadıkça ya da sonradan belgeye ilave edilmiş olmadıkça, eşyanın taşıma operatörü tarafından belgede yazılı olduğu gibi muhafaza altına alındığı yolunda, aksi ispat oluncaya kadar karine teşkil eder.

Taşıma belgesinde eşyaya ilişkin kayıtlar gönderen tarafından ya da onun adına (on his behalf) yapılan beyan üzerine taşıma senedine yazılır<sup>856</sup>. Eşyanın taşıma senedindeki tavsifi, çok türlü taşıma operatörünün eşyayı senette yazılı olduğu gibi muhafazası altına aldığı yolunda karine teşkil eder<sup>857</sup>. Ancak aksi ispat edilerek karinenin bertaraf edilmesi mümkündür. 3.maddede bir yandan söz konusu karine düzenlenirken, diğer yandan da çok türlü taşıma operatörüne söz konusu kayıtlara ilişkin ihtirazi kayıt koyarak bu kayıtların aleyhine karine teşkil etmesini önlemek imkanı tanınmıştır. Buna göre "yükleten tarafından tartılmış, yüklenmiş ve sayılmıştır" (shipper's weight, load and count), "konteyner yükleten tarafından doldurulmuştur" (shipper-packed container) veya benzeri şerhler (similar expressions) matbu belgede bulunduğu ya da sonradan taşıma belgesine kondukları takdirde, belgede yer alan eşyaya ilişkin kayıtların çok türlü taşıma operatörüne aleyhine karine teşkil etmesi önlenmiş olur<sup>858</sup>.

<sup>855</sup> Ör. FIATA FBL 92 ; MULTIDOC 95.

<sup>856</sup> UNCTAD / ICC m. 8. Bu maddede eşyanın genel niteliği, markaları, sayısı, ağırlığı, hacmi, miktarı, ve gerektiğinde eşyanın ehlikeli niteliği hakkında yanlış beyanda bulunan gönderenin, taşıma operatörüne karşı sorumluluğu düzenlenmiştir.

<sup>857</sup> Aynı yönde 1980 Tarihli Anlaşmanının 10 .a maddesi ve Hamburg Kuralları ,m.16§ 3.a

<sup>858</sup> UNCTAD / ICC m. 3

### c- NVOCC'nin Çok Türlü Taşıma Operatörü Olarak Sorumluluğu

UNCTAD/ICC Kuralları'nda çok türlü taşıma operatörü olan NVOCC'nin tabi olduğu sorumluluğu açıklayan hükümler nazara alındığında değiştirilmiş şebeke sisteminin (modified network system)<sup>859</sup> benimsenmiş olduğu görülmektedir. UNCTAD/ICC Kurallarında sadece deniz ya da içsu ortamında yapılan taşıma esnasında meydana geldiği bilinen zararlar için NVOCC'nin sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir.

UNCTAD/ICC Kurallarında kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. Eşyanın ziya veya hasara uğramasından yahut gecikme ile tesliminden ötürü sorumluluk düzenlenmiştir. UNCTAD/ICC Kurallarına göre eşyanın muhafaza altına alınması, onun taşınmak üzere teslim edilmesini ve NVOCC tarafından da kabul edilmesini ifade eder.<sup>860</sup> Sorumluluğun devam süresini açıklayan Kuralların 4.1.maddesine göre de; NVOCC'nin işbu Kurallara göre sorumluluğu eşyayı muhafazası altına aldığı andan eşyayı teslim ettiği ana kadar olan devreyi kapsar.

NVOCC'nin, eşyanın ziya ya da hasara uğramasından yahut gecikme ile tesliminden doğan zararlardan ötürü sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisinin, adamlarının<sup>861</sup> (servants) veya temsilcilerinin<sup>862</sup> (agents) veya sözleşmenin ifasında hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin<sup>863</sup> hiç bir kusur ya da ihmallerinin, ziya,

<sup>859</sup> **ARKAN** , Karma Taşımalar,sh.349 vd.

<sup>860</sup> UNCTAD / ICC m. 2.7

<sup>861</sup>Taşıma Operatörüyle hizmet ilişkisi içinde bulunan şahısları kapsamaması yönünden Hamburg Kuralları'ndaki "servant" kavramı ile karşılaştırmak için bk. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.115-117.

<sup>862</sup>Taşıma Operatörünün adamları ile taşıma işinin kendilerine bırakıldığı taşıyanlar haricinde kalan yardımcı şahısları kapsamaması yönünden Hamburg Kuralları'ndaki "agent" kavramı ile karşılaştırmak için bk. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.117-119.

<sup>863</sup>Taşımanın ifasının, çok türlü taşıma operatörü tarafından kendisine bırakıldığı taşıyanları kapsamaması yönünden "fiili taşıyan" kavramı ile karşılaştırmak için bk. **YAZICIOĞLU**, Hamburg Kuralları, sh.119-120.

hasar ya da gecikme ile teslim sebepleri olmadığını ya da katkıda bulunmadığını ispatlaması gerekir.<sup>864</sup> Bu son halde müterafik kusurun bulunmadığının ispatı söz konusudur. Çok türlü taşıma operatörünün adamlarının ya da temsilcilerinin onlara verilen görev sınırları içinde kalan fiil ve ihmalleri ile taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.<sup>865</sup>

UNCTAD/ICC Kurallarının 5.4.m.sinde, ziya, hasar ya da gecikme ile teslim eşyanın deniz yolu ile ya da içsularda taşındığı esnada meydana geldiği takdirde NVOCC'nin sorumluluktan hangi hallerde kurtulabileceği düzenlenmiştir.<sup>866</sup>

Gönderilen eşyanın kendisine teslim edildiği sırada ziya veya hasarı niteliklerini genel bir şekilde belirtmek suretiyle NVOCC'ye yazılı olarak ihbar etmediği takdirde, aksi ispat edilinceye kadar eşyanın taşıma senedinde yazılı olduğu biçimde teslim edildiği farz olunur<sup>867</sup>. Ziya ya da hasar haricen belli değilse, eşyanın gönderilene teslim edildiği günden itibaren aralıksız 6 gün içinde yazılı bir ihbarda bulunulmadığı takdirde, aksi ispat edilinceye kadar eşyanın taşıma senedinde yazılı olduğu biçimde teslim edildiği farz olunur<sup>868</sup>.

Zararı tazmin yükümlülüğünün kapsamı konusunda UNCTAD/ICC Kurallarında yapılan düzenleme şöyledir : Eşyanın ziya ya da hasara uğraması halinde ödenecek tazminatın miktarı, eşyanın gönderilene

<sup>864</sup> UNCTAD / ICC m. 5.1

<sup>865</sup> UNCTAD / ICC m. 4.2

<sup>866</sup> Söz konusu madde hükmüne göre üstlenen yükün uğradığı zararın, taşıyanın (kendi kusuru hariç) kaptan, (diğer) gemi adamları, kılavuz ya da adamlarının geminin şevkine ve başkaca teknik idaresine ait kusur ve ihmallerinden (teknik kusur); Taşıyanın şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangından ileri gelmesi halinde, geminin yolculuğun başlangıcındaki (denize, yola ve yüke) elverişsizliğinden (TK.m.1019) doğan ziya ve hasarlar saklı kalmak üzere, ziya, hasar ya da gecikme ile teslimden sorumlu tutulmayacaktır. **AMASYA**, UNCTAD/ICC Kuralları, sh.274.

<sup>867</sup> UNCTAD / ICC m. 9.1

<sup>868</sup> UNCTAD / ICC m. 9.2

teslim edildiği yer ve zamandaki ya da çok türlü taşıma sözleşmesi gereğince teslim edilmesi gereken yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır<sup>869</sup>.

NVOCC'nin, tazmin borcunun üst sınırı m.6'da düzenlenmiştir.<sup>870</sup> Eşyanın cinsi ve değeri, NVOCC tarafından muhafaza altına alınmadan önce gönderen tarafından bildirilmiş ve gönderenin bu beyanı taşıma belgesine derc edilmiş olmadıkça, NVOCC'nin zıya ya da hasardan ötürü sorumluluğu her halde koli ya da ünite başına 666,67 özel çekme hakkına yahut zayi olan ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2 özel çekme hakkına, tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıdır<sup>871</sup>.

Bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanı birden fazla koli ya da taşıma ünitesi ile doldurulmuşsa, taşıma senedinde söz konusu taşıma elemanı muhteviyatı olarak zikir ve tadat edilen her koli veya yükleme ünitesi ayrı bir koli veya yükleme ünitesi sayılır. Aksi halde böyle bir taşıma elemanı koli ya da ünite kabul edilir.<sup>872</sup> Yani bu son halde azami sorumluluk tutarının hesabında, konteyner, palet ya da benzeri taşıma elemanı esas alınacaktır.

Açıkça başka şekilde kararlaştırılmadığı takdirde, UNCTAD/ICC Kuralları tahtında çok türlü taşıma sözleşmesi uyarınca açılacak davalar 6 ay içinde zamanaşımına uğrar<sup>873</sup>.

<sup>869</sup> UNCTAD / ICC m. 5.5.1 ;Eşyanın değeri, onun cari borsa fiyatına, böyle bir borsa fiyatı yoksa cari piyasa fiyatına, bunlardan hiç biri bulunmadığı takdirde ise aynı tür ve nitelikteki mutad değerine göre belirlenir. UNCTAD / ICC m. 5.5.2

<sup>870</sup> Yukarıda açıklanan hükümler saklı kalmak üzere, çok türlü taşıma sözleşmesinde taşımanın hiç bir bölümünün denizde ya da içsularda gerçekleştirilmesi öngörülmemişse, çok türlü taşıma operatörünün sorumluluğu zayi olan ya da hasara uğramış eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 Özel Çekme Hakkını aşamaz. UNCTAD / ICC m.6.3.

<sup>871</sup> UNCTAD / ICC m.6.1.

<sup>872</sup> UNCTAD / ICC m.6.2.

<sup>873</sup> Zamanaşımı süresi eşyanın teslim edildiği ya da teslim edilmesi gereken tarih ya da m.5.3 uyarınca teslim yapılmaması nedeniyle eşyanın gönderilen tarafından zayi olmuş sayılabileceği tarihten itibaren işlemeye başlar. UNCTAD / ICC m.10



## **SONUÇ**

NVOCC'yi, üstlendiği işin niteliğine göre; bir ücret karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı veya deniz safhasını da içeren çok türlü taşımayı taahhüt eden bir taşıyan yahut taşımayı organize eden bir taşıma komisyoncusu olarak tanımlamış bulunuyoruz.

---

NVOCC'nin faaliyetleri ise genel olarak, taşımaya hazırlık, taşıma ve taşımaya ilişkin diğer faaliyetler başlıkları altında toplayabilir. Taşımaya hazırlık kapsamında NVOCC, yük ilgililerine karşı taahhüt ettiği taşımayı veya taşımanın organizasyonunu gerçekleştirebilmek için, geminin ticari yönetimini elinde bulunduran; donatanlar, zaman çartererleri, yolculuk çarterini üstlenenler, konsorsiyum ve konferanslarla çeşitli sözleşmeler akdetmektedir. NVOCC'nin, taşımaya ilişkin diğer faaliyetlerini ise, taşımanın karada yapılan bölümüne ilişkin faaliyetler, bankacılık işlemleri ve sigorta işlemleri olarak sayabiliriz.

NVOCC kavramı ilk olarak ABD hukukunda ortaya çıkmıştır. Shipping Act'de yapılan NVOCC tanımına göre: NVOCC, taşımanın gerçekleştirildiği gemiyi işletmeyen taşıyandır (common carrier) ve okyanus taşımalarını gerçekleştiren fiili taşıyanla ( gemi işleten) ilişkisinde yükleten konumundadır. Anglo-Sakson hukuk sisteminde "freight forwarder "(navlun komisyoncusu) kavramı, NVOCC kavramını anlayabilmek açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü bu hukuk sisteminde NVOCC , navlun komisyoncusu ve "common carrier" kavramlarının arasında yer almaktadır.

Aslında İngiliz ve Amerikan Hukuklarında navlun komisyoncusu sadece bir vekildir, taşıyan değildir. Eşyaya zilyet olmadığı gibi, teslimi de taahhüt etmez. Onun tek yaptığı eşyanın taşınabilmesi için, yük ilgilisi adına sözleşmeler yapmaktır. Ancak özellikle konteyner taşımacılığı ve çok türlü taşımalarda yaşanan gelişimin sonucu olarak, navlun komisyoncusunun taşıyandan ve bu arada NVOCC'den ayrılmasında uygulamada büyük zorluk yaşanmaktadır.

NVOCC'nin yük ilgililerine taahhüt ettiği taşımayı gerçekleştirmek için gemi işletenlerle yaptığı sözleşmelerden ilk grubu oluşturan "konteyner için yer tahsisi"(slot charter) sözleşmesi, gemi işletenler ile NVOCC arasında yapılan, adı önceden belirlenmiş bir gemi üzerinde, belirli sayıdaki konteyner alanının NVOCC'ye tahsisini öngören sözleşme olduğu ifade edilebilir. Bu sözleşmenin Türk

Hukuku'nda yolculuk çarteri sözleşmesi niteliğinde olduğu ancak geminin belirli bir kısmının veya muayyen bir yerinin tahsisi söz konusu olduğundan, sözleşme kısmi yolculuk çarteri sözleşmesi niteliğindedir. NVOCC'nin gemi işletenlerle yaptığı sözleşmelerden ikinci grubu oluşturan "konteynerler için belirli hacimde yer tahsisi öngören sözleşmeler ise miktar sözleşmesidir ve miktar sözleşmesi de Türk Hukuku'nda mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi olarak nitelendirilir.

NVOCC tanımları verilirken ortaya çıkan temel unsurlardan olan, NVOCC'nin taşıma türünü ve araçlarını serbestçe seçme imkanına sahip bir taşıma organizatörü olması, taraf olduğu sözleşmeleri kendi adına akdetmesi ve işini ücret karşılığı yapması unsurları onun yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerin bir bölümünün taşıma işleri komisyonculuğu olarak nitelendirilmesini sağlarken, tanımla birlikte ortaya çıkan diğer bazı unsurlar olan, eşya taşıma, yük ilgililerine karşı yapılan taşıma taahhüdü ve taşımanın ücret karşılığı yapılması unsurları ise yapılan sözleşmelerin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine ve NVOCC'nin de taşıyan sıfatını kazanmasına yol açmaktadır.

Taşıma komisyoncusu olarak nitelendirilen NVOCC'nin temel borcu, eşyanın taşınmasıdır. Bu borcu açıklamak için kullanılan kavram "taşıma işinin organize edilmesi" veya "taşıma işinin örgütlenmesidir". Bu temel borç kapsamında: NVOCC taşıma araçlarını ve güzergahı tesbit edecek; eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyanları seçecek ve onlarla sözleşme yapacak; gerekirse ardiye ve yükleme/ boşaltma işlerine dair sözleşmeler yapacak; taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi için gereken sözleşmeleri yapacak; edimlerini yerine getirirken taşıyanlara gerekli bilgi ve talimatları verecek; müvekkilinin tazminat haklarını güvence altına alacak ve müvekkilinin menfaatlerini gözeterek onun iradesine uymakla yükümlü olacaktır.

Türk Hukukuna göre taşıma komisyoncusu olan NVOCC, bu borçlarını hiç ya da gereği gibi yerine getirmemezse, doğan zararlardan sorumlu olur (BK m. 96; m. 390). Açık bir taahhütte bulunmamış olsa bile, taşıma işleri komisyoncusu olan NVOCC taşıyıcının borcunu yerine getirmemesinden de sorumludur.

Taşıma komisyoncusu olan NVOCC'ler genellikle üyesi oldukları birliklerin düzenlediği tip sözleşmeleri kullanır ve bu sözleşmelerdeki şartların getirdiği imkanlardan yararlanarak sorumluluklarını kaldırmayı veya hafifletmeyi sağlamaya çalışırlar. Bu tip sözleşmeler ülkeden ülkeye değişiklik göstermesine rağmen kullanımı çok yaygındır. Ancak tüm bu sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan kayıtlar NVOCC'nin yaptığı hizmetler hakkında uygulanacak hukukî düzenlemelere uygun olmalıdır.

NVOCC faaliyetleri bütün olarak incelendiğinde, yük ilgilileri ile yaptığı diğer bazı sözleşmelerde de onun taşıyan olarak ortaya çıktığı ve deniz yoluyla eşya taşımayı ya da deniz safhasını da içeren çok türlü taşımayı taahhüt ettiği görülmektedir. Bu bağlamda NVOCC deniz taşımalarında uzmanlaşmış ve taşımanın diğer alanlarında benzerlerine rastladığımız bir taşıyandır.

NVOCC 'nin gemi işletenlerle yaptığı sözleşmeler kısmi yolculuk çarteri sözleşmesi veya mürekkep yolculuk çarteri olarak ifade edebilecek miktar sözleşmesi iken yük ilgilileri ile yaptığı sözleşmelerden bir bölümü ise taşıma sözleşmesi niteliğindedir. Burada zincirlenen sözleşmeler söz konusudur. Bu zincirlenen ilişkilerde yolculuk çartereri olan NVOCC, taşımayı taahhüt edip taşıyan sıfatını kazanmaktadır. (TK m.1060) Yük ilgilileri ile yapılan bu sözleşmeler, NVOCC'nin gemi işletenlerle yaptığı navlun sözleşmesinin verdiği hakları devretmek anlamına gelmez. Burada asıl önemli husus yapılan sözleşmelerinin birbirinden bağımsız olduğu ve fiili taşıyan (gemi işleten) ve onun adamlarının, gemi

adamları hariç NVOCC'nin BK m.100 uyarınca yardımcı şahsı olduğudur. NVOCC faaliyetleri incelendiğinde onun gemiyi işletmediği, geminin tamamı üzerinde teknik veya ticari yönetime sahip olmadığı görülür. Ancak NVOCC, gemi işletenlerle yaptığı sözleşmeler vasıtasıyla yük ilgililerine karşı taahhülle bulunduğu taşımayı gerçekleştirmektedir.

NVOCC akdî taşıyan–fiili taşıyan ayırımı yapılan uluslararası konvansiyonlarda ise akdî taşıyan olarak ortaya çıkmaktadır.

Bununla birlikte NVOCC tarafından düzenlenip yük ilgililerine verilen belgeler ancak geleneksel konişmentonun üç temel fonksiyonunu yerine getirdiğinde bir konişmento olarak nitelendirilebilir. Diğer tüm ihtimallerde NVOCC tarafından düzenlenen belgeler “NVOCC taşıma belgesi” olarak adlandırılır. Taşıma belgelerinde yükün teslimi için nereye başvurulması veya kiminle temasa geçilmesi gerektiği konusunda İngilizce “for delivery apply to” ifadesi yer alır. Bu ifade NVOCC tarafından düzenlenen taşıma belgelerinin karakteristik özelliğidir.

NVOCC'nin Türk hukukuna göre sorumluluğu incelenirken özellik arzeden bazı sorumluluk halleri olan: güverteye izinsiz yüklemeden; izinsiz olarak kararlaştırılan gemiden başka gemiye yükleme veya aktarmadan; gecikmeden; kusurlu olarak yanlış konişmento tanziminden; başlangıçtaki elverişsizlikten ve son olarak yükün ziya ve hasarından doğan sorumluluk halleri incelenmiştir.

Bu sorumluluk hallerinden, başlangıçtaki elverişsizlik halinde, NVOCC, yardımcı şahsı olan fiili taşıyan yani gemi işletenin fiillerinden BK m.100 uyarınca sorumlu iken; TK m.1062 anlamındaki “adamlarının” kusurundan, şayet bunlar yardımcı şahıs değilse sorumlu değildir. Zira TK m.1062/I hükmü TK m.1061 ve devamından doğan sorumluluğa ilişkin özel bir hüküm niteliğinde olup yalnız onun hakkında geçerlidir. NVOCC, gemi işletenin (fiili taşıyan)yardımcı şahsı durumunda olan gemi adamlarının fiillerinden ise BK m. 100

uyarınca sorumlu olacaktır. Donatanın gemi ve makineyi kontrol etmekle görevli gemi enspektörleri de taşıyan sıfatını haiz NVOCC'nin yardımcı şahıslarıdır. Gemi tasnif müesseseleri ve bunların eksper ve müstahdemleri de gemi işletenin (fiili taşıyanın) yardımcı şahsı olduklarından bu kişiler de NVOCC'nin de alt ifa yardımcısı konumundadır.

NVOCC'nin yüke özen borcunun ihlalinden doğan yükün ziya veya hasarı için sorumluluğunda ise önem taşıyan hususlardan biri gemi işletenin, NVOCC'nin BK m.100 anlamında yardımcı şahsı olması nedeniyle onun ve adamlarının neden olduğu ziya ve hasardan, NVOCC'nin, TK m.1062'ye göre değil, BK m.100'e göre sorumlu olacağıdır. Ayrıca gemi işleten de, NVOCC'ye karşı navlun sözleşmesini tek başına ifa etmemekte, üçüncü kişilerin yardımlarından faydalanmaktadır. Gemi işletenin kendi adamları ve gemi adamlarının, taşıma işinin bunlara tevdi edilmiş olması şartıyla, NVOCC'nin alt ifa yardımcısı olarak değerlendirilmeleri gerekir. Kanun koyucu bu meselede gemi adamları açısından önemli bir ayırım yapmıştır. Gemi adamları, donatanın veya gemi işletme müteahhidinin müstahdemleridir. Onların taşıyanın müstahdemleri olmaları şart olmadığından NVOCC ile aralarında her hangi bir hukuki ilişki yoktur. Buna rağmen TK m.1062 alt-asıl taşıyan ayırımı yapmadığından, NVOCC taşıyan sıfatıyla gemi adamlarının kusurundan bu madde gereğince sorumludur. Buna rağmen gemi işleten fiili taşıyan olduğundan, ifa ile görevlendirilsin veya görevlendirilmesin kendi adamlarının kusurundan NVOCC'ye karşı TK m.1062 gereğince sorumlu olacaktır. NVOCC, kendi adamlarının kusurundan ise TK m.1062 gereğince sorumludur. NVOCC'nin kanuni temsilcisi zarara sebebiyet verirse onlara da BK m.100'ün kıyasen uygulanacağı kabul edilmelidir.

NVOCC'nin taşımayı taahhüt ettiği yükler genellikle konteyner yüküdür. Konteyner yükündeki zararın, yükün taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan, gönderilene teslim edildiği ana kadar ortaya çıkması gerekir. LCL yükte konteynerin temin ve

istifi NVOCC'ye ait olduğundan teslim alma limanda değil, istiflenmek üzere yükün kabul edildiği yerde yani yük ilgisinin deposunda veya grupaj terminalinde yapılmış sayılmalıdır. Gemiye kadar taşınma sırasında yüke gelecek zararlar bakımından, NVOCC'nin hangi hükümlere göre sorumlu olacağı meselesi saklıdır. FCL yükte ise yük konteynere yük ilgilisi tarafından konulacağından doğrudan limana getirilecek ve deniz yoluyla taşınmak üzere NVOCC tarafından teslim alınacaktır.

NVOCC'ler, gemi işletenlerle yaptıkları sözleşmelerde yüklemeyi her zaman sözleşme ile gemi işletenlere bırakırlar. Aralarında düzenlenen çarter sözleşmelerine genellikle FIO şartı da konulmaz. Gemi işleten, kendisine düşen yükleme (boşaltma ve gemiye istif ) borcununun yerine getirilmesini bu işleri yapan yükleme boşaltma müteahhitlerine bırakırlar. Gemi işleten NVOCC'nin yardımcı şahsı olduğuna göre, gemi işletenin yardımcı şahsı olarak kabul edilecek olan yükleme boşaltma müteahhidlerinin de, bu işlerin ifası bunlara tevdi edilmiş olduğundan, NVOCC'nin alt ifa yardımcıları olarak kabul edilmeleri gerekir.

Konteynerli taşımalarda yük ambarlarda değil konteynerlerde taşınır ve konteyner gemiye konteyner hücrelerine yerleşecek tarzda bindirilir. Konteyner taşımalarında, istif artık gemi adamlarının bir faaliyeti değildir. Bir kere, bu taşımalarda konteynerler genellikle iç merkezlerde doldurulup limana getirilmektedir. Yüklerin konteyner içine istif de FCL yükte yük ilgisine ait olmakta, LCL yükte ise NVOCC'ye ait olmaktadır. LCL yükte konteyner içine istif grupaj terminalinde yapılacağından gemi adamı kullanılması söz konusu değildir. Yani istifin konteynerli taşımalarda, taşıyan tarafından gemide yapıldığı esas geçerli değildir. Bununla birlikte, konteynerin gemi ambarına veya güverteye tehlikeye maruz kalmıyacak tarzda yerleştirilmesi, sabitlenmesi gerekir. İşte bu durumlarda konteynerin gemide istif söz konusu olmaktadır. FCL yükte, ister konteyner yük ilgilisi tarafından temin edilsin ister NVOCC tarafından temin edilsin, konteyner içinde yükün istif yük ilgilisi tarafından

gerçekleştirildiğinden, istifin gemide taşıyan tarafından yapılan bir faaliyet olması ortadan kalkmakta ve onun faaliyet sahası dışına çıkmaktadır. Taşıyana yüklenen ihtimam borcu, istifin onun tarafından yapılması halinde sözkonusu olduğundan bu esas konteynerli taşımalarda istif yük ilgilisi tarafından yapıldığında, teslim almanın bile meydana gelmemiş olması sebebiyle, taşıyanın faaliyet sahası dışında gerçekleştiğinden geçerli olamaz. Bu nedenlerle istifin yük ilgilisi tarafından yapıldığı hallerde NVOCC istif kusurundan sorumlu olmayacağı gibi, istife nezaret borcunun ihlâlinden doğan bir sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır.

Limandan limana yapılan taşımalarda FCL veya LCL yük taşıma belgesinin teslimi karşılığı NVOCC veya temsilcisi tarafından (taşıma belgesinde bu kişi mutlaka “for delivery apply to” şeklinde kayıta belirtilmiştir) gönderilene teslim edilecektir. FCL yük limanda teslim edilebilirken , LCL yükün mutlaka konteyner terminalinde önce diğer yüklerden ayrılıp sonra gönderilene teslimi gerekir. FCL yük için, hatta eğer gönderilenin elinde teslim ordinosu (ship’s delivery order) veya konişmento varsa, gemi işletenden veya liman işletmesinden yükünü doğrudan da teslim alabilecektir.

NVOCC’nin sorumluluğuna uygulanabilecek çeşitli uluslararası konvansiyonlardan 1924 Brüksel Konvansiyonu (Lahey Kuralları)ve 1968 Brüksel Protokolü(Lahey - Visby Kuralları) ile Hamburg Kuralları incelenmiş ve uygulama alanları belirlenerek, NVOCC’nin sorumluluğuna ilişkin temel esaslar üzerinde durulmuştur.

NVOCC tarafından taahhüt edilen çok türlü taşımalar ise, alt taşıma sözleşmeleriyle başka taşıyıcılara bırakılmaktadır. Ayrıca bu taşımalarda NVOCC,sadece taşımayı değil, bir operasyonu da NVOCC tarafından üstlenmektedir.Çok türlü taşımalarda NVOCC’nin taşıma yanında, süreç içindeki yükleme, boşaltma, yeni taşıma sözleşmeleri akdederek fiili taşıyıcıları bulma gibi bir çok tali edimleri de üstlendiği göz önünde tutulduğunda yapılan işin sadece bir taşıma işinden ibaret olmadığı görülmektedir.



Türk Hukukunda çok türlü taşımalara ilişkin herhangi bir hüküm bulunmadığından, NVOCC'nin yük ilgilileri ile akdettiği deniz yoluyla taşımayı içeren çok türlü taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğuna uygulanabilecek hükümler olarak, 1980 Tarihli Eşyanın Çok Türlü Uluslararası Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ve 1992 tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları incelenmiştir.

1980 Tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na göre çok türlü taşımayı üstlenen NVOCC, taşıma operatörü olarak, eşyanın kendisine tesliminden sonra gönderenin isteğine göre kıymetli evrak niteliğine sahip olan veya olmayan bir taşıma belgesi düzenlemekle yükümlüdür. Bu belge taşıma sözleşmesini kanıtlar ve teslim alınan eşyanın sözleşme koşullarına göre gönderilene teslim edileceği taahhüdünü içerir. Kıymetli evrak olarak düzenlenen taşıma belgesi yönünden, yazıdan doğan sorumluluk ilkesi benimsenmiştir. Taşıma belgesi kıymetli evrak olarak emre ya da hamile düzenlenebilir. Taşıma belgesinin düzenlenmiş olması, çok türlü taşıma içinde yer alan taşıma bölümleri için ayrı belgeler düzenlenmesine engel değildir. Dolayısıyla çok türlü taşıma operatörü olan NVOCC ile, taşımanın bir kısmını belirli bir ortamda yerine getirecek taşıyan/taşıyıcılar arasında, o bölüme ilişkin olmak üzere, konişmento, taşıma senedi veya hamule senedi düzenlenebilir. Bu senetler çok türlü taşıma operatörü ile diğer taşıyan/taşıyıcılar arasındaki ilişkilerde önem taşır; bunların çıkartılması, taşımanın tümü için düzenlenen belgenin niteliği ve fonksiyonlarını etkilemez.

1980 Konvansiyonuna göre, çok türlü taşıma operatörü olan NVOCC, eşyanın, zıya ve hasara uğramasından ve geç teslimden doğan zararlardan sorumludur. Ancak sorumluluktan bahsedebilmemiz için, zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın, eşyanın, NVOCC'nin hakimiyeti altında bulunduğu süre içinde meydana gelmesi gerekir. NVOCC, uygulamada, yük için sorumlu olduğu süre boyunca yerine getirmekle yükümlü olduğu taşıma işlerini ifa etmek üzere alt sözleşmeler yapar. NVOCC, bu alt sözleşmeleri yükle ilgili kişilerin temsilcisi olarak değil, kendi adına asil sıfatıyla

yapar. Alt âkidler de yükü ilgililere değil fakat NVOCC'ye karşı sorumludurlar.

1980 Konvansiyonuna göre, NVOCC'nin sorumluluktan kurtulabilmesi ise kendisinin, adamlarının veya taşımanın yerine getirilmesinde hizmetinden yararlandığı diğer kişilerin zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek amacıyla makul sınırlar içinde kalan tüm tedbirleri almış olduğunu ispat etmesi gerekir. Kusura dayalı sorumluluk ilkesinin kabul edildiği Konvansiyon'da gösterilmesi gereken özen için objektif bir kıstas öngörülmüştür. Taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlanan "diğer kişiler" ibaresi, NVOCC'nin taşıma işini kendilerine devrettiği alt taşıyanları da kapsar

UNCTAD/ICC Kuralları'nın uygulanması için bir taşıma belgesi düzenlenmesi zorunlu değildir. Bir senet düzenlenir ise bu senet , kıymetli evrak niteliğine sahip olabileceği gibi bu niteliği bulundurmaz. Ancak bu son halde gönderilenin belgede ismen tayin edilmiş olması şarttır.

UNCTAD/ICC Kuralları'nda çok türlü taşıma operatörü olan NVOCC'nin tabi olduğu sorumluluğu açıklayan hükümler nazara alındığında değiştirilmiş şebeke sisteminin (modified network system) benimsenmiş olduğu görülmektedir. UNCTAD/ICC Kurallarında sadece deniz ya da iç su ortamında yapılan taşıma esnasında meydana geldiği bilinen zararlar için NVOCC'nin sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir. Kurallarda kusur sorumluluğu ilkesi benimsenmiştir. Eşyanın ziya veya hasara uğramasından yahut gecikme ile tesliminden ötürü sorumluluk düzenlenmiştir. Kurallara göre eşyanın muhafaza altına alınması, onun taşınmak üzere teslim edilmesini ve NVOCC tarafından da kabul edilmesini ifade eder. NVOCC'nin iş bu Kurallara göre sorumluluğu eşyayı muhafazası altına aldığı andan eşyayı teslim ettiği ana kadar olan devreyi kapsar.

NVOCC'nin, eşyanın zıya ya da hasara uğramasından yahut gecikme ile tesliminden doğan zararlardan ötürü sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisinin, adamlarının veya temsilcilerinin veya sözleşmenin ifasında hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin hiç bir kusur ya da ihmallerinin, zıya, hasar ya da gecikme ile teslim sebepli olmadığını ya da katkıda bulunmadığını ispatlaması gerekir. Bu son halde müterafik kusurun bulunmadığının ispatı söz konusudur. NVOCC, adamlarının ya da temsilcilerinin onlara verilen görev sınırı içinde kalan fiil ve ihmalleri ile taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.

### **KAYNAKÇA**

#### **I. YARARLANILAN SİSTEMATİK ESER, ŞERH ,MONOGRAFİ, MAKALE VE ETÜDLER**

**ACHARD, R.**

:C.A. De Rennes , 14 Mart 1985  
Tarihli Kararına İlişkin  
Değerlendirme("Conti-Helvetia"  
gemisi) DMF 1986, sh.153-156

- AKIN, M.Z.** :Uluslararası Taşımacılıkta "Multimodal" Çalışmalar ve Sigorta Problemleri, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, İstanbul, sh.37-70
- AKINCI, S.** :Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968.
- ALGANTÜRK,D.** :Deniz Sigortası Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul 2002.
- AMASYA,S.** 1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme, Prof. Dr.Ergon A.Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50.Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, sh.261-277 (kıs.AMASYA ,UNCTAD/ICC Kuralları)
- AMASYA,S.** :Donatan Kavramı (Basılmamış Tez), İstanbul 2003. (kıs.AMASYA, Donatan)
- ANYFANDAKIS, S.A.** :L'Identité Du Transporteur Maritime,Thése De Doctorat, Bordeaux 1975
- ARKAN,S.** :24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerine Bir İnceleme, BATİDER,1982, C.XI , S.3, sh.27- 47 (kıs.ARKAN, Konvansiyon)
- ARKAN,S.** :Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982 (kıs.ARKAN, Kara Taşımaları)
- ARKAN, S.** :Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar, Jale Akipek'e Armağan

- ,Konya 1991,sh. 341-358. (kıs. ARKAN , Karma Taşımalar)
- ARKAN, S.** :Ticari İşletme Hukuku ,Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü , Ankara 2001. (kıs. ARKAN ,Ticari İşletme)
- ARKAN, S.** :Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XXXVII 1980,s. 1-4, sh.313-326 (kıs. ARKAN, Taşıma İşleri Komisyoncusu)
- ARSLANLI,H.** :Kara Ticaret Hukuku Dersleri Umumi Hükümler,3.B.,İstanbul 1960.
- ATABEK, R.** :Eşya Taşıma Hukuku ,İstanbul 1960.
- AYBAY,A-AYBAY,A-AYBAY,G- AYBAY,R AYBAY,G** :Deniz Hukuku,İstanbul 1998.
- AYBAY,G-ORAL,N-BİÇEN,E.** :Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları,İstanbul 2000
- AYBAY,G-ORAL,N-BİÇEN,E.** : Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne , İstanbul 2000
- BANNISTER,J.E.** :Containeration and Marine Insurance, Journal of Maritime Law and Commerce,Vol.5, No.3 ,April 1974, sh.463-481
- BARLAS, N.** :Çerçeve Sözleşme Kavramı ve Çerçeve Sözleşmelerin Özellikleri , Prof.Dr.Erdoğan Moroğlu'na 65.Yaş Günü Armağan'ı , İstanbul 1999, sh.807-828
- BARRETT, C.** :Broker's Liability for Loss, Traffic World, Washington, May 24,1999,sh.1-2

- BAUCHET, P.** :Le Transport International Dans L'Economie Mondiale, Deuxieme Edition, Paris 1991
- BENABENT ,A.** :Commissionnaire , Jcl com.1984 , fascicule 360,sh.2
- BONASSIES, P.** :C. Cass. Com. ,14 Nisan 1992 Tarihli Kararına İlişkin Değerlendirme ("Adriana " gemisi), DMF 1992, sh.504-510 (kıs. BONASSIES, Adriana )
- BONASSIES, P.** :Droit Maritime Etranger Etats-Unis d'Amerique Juriprudence 1979-1982, DMF,sh 751-760 (kıs. BONASSIES, Etats-Unis)
- BONASSIES, P.** :La Convention Des Nations Unies Sur Le Transport De Marchandises Par Mer (Règles De Hambourg-1978), Annales de L'IMTM 1996, sh.71-79 (kıs. BONASSIES, La Convention)
- BONASSIES,P.** :Le Transport Multimodal Transmaritime, Annales de L'IMTM, 1988, sh.98-108 (kıs. BONASSIES, Transport Multimodal)
- BONASSIES, P.** :Note Sur La Convention de 1980 Sur Le Transport Multimodal International De Marchandises, Annales de L'IMTM 1996, sh.95-97(kıs. BONASSIES,Note)
- BONNEY,J.** :Carriers' Changes Blur Distinction Between Operator And NVOCC, Journal of Commerce, Jun 24 1999, sh.6
- BOZER,A.** :Sigorta Hukuku, Ankara 1965
- BRENNAN, T.** : "Wessel Owner" Classification

- Disputed, Journal Of Commerce, Apr . 9 , 1999, sh.1
- BUHLER, J. C.** :Le Statut Juridique Des Chargeurs Maritimes en 1993, DMF 1993, sh.323-328
- CALDERWOOD, A.J.** :FMC Grants NVOCC's The Right To Negotiate Shipper Contracts, Logistics Today, Feb 2005 Vol.46,Iss.2, sh.13
- CANNA, E.** :Tough Sell (TAA Version 2.0) American Shipper ,June 1992,sh.48
- CAPRIOLI, E. A.** :Considérations Sur Les Nouvelles Règles CNUCED/ CCI Applicables Aux Documents De Transport Multimodal , DMF 1993, sh.204-224
- CHAO, A.** :Commissionnaire De Transport, Variations Sur Une Definition" BTL 9 Septembre 1988,sh.472 (k1s. CHAO,Commissionnaire)
- CHAO, A.** :NVOCC , A La Recherche D'une Identité, BTL 3 Mai 1993, no.2519, sh.320 vd. (k1s. CHAO, NVOCC)
- CHORLEY & GILES'** :Shipping Law ,8.ed.London 1997  
 (-byGASKEL,NJJ-
- DEBATISTA,C-SWATTON,**  
**R. J.)**
- CLARKE, M. A.** :Aspects of The Hague Rules,A Comparative Study In English and French Law, 1976
- CLOTT, C . B .** :Ocean Freight Intermediaries: An Analysis Of Non- Vessel Operating Common Carriers (NVOCC's) And Maritime Reform, Transportation Journal; Winter 2000; 40,2, sh.17-26
- COOKE,J-YOUNG,T-** :Voyage Charter, Second ed., 2001

- TAYLOR,A-KIMBALL, J.D.-  
MARTOWSKI,D-  
LAMBERT,L.  
CORBIER, I.** :La Notion Juridique d'Armateur, Paris  
1999
- COSTABEL,A.M.** :The Himalaya Clause Crosses  
Privity's Far Frontier, JMLC, April  
2005, 36 J.Mar.L.&Com. 217
- ÇAĞA,T.** :Acenteler Aleyhine Müvekkillerine  
İzafeten Açılan Davalarda Sadr Olan  
İlamların İcrası, Ticaret Hukuku ve  
Yargıtay Kararları Sempozyumu,  
Bildiriler -Tartışmalar, Ankara 6-7  
Ocak 1984, Ankara 1984.(kıs. ÇAĞA,  
Acenteler)
- ÇAĞA, T.** :Birleşmiş Milletler Denizde Eşya  
Taşıma Konferansı 1978 , BATİDER ,  
C. X, S.2 , Aralık 1979, sh.323-352  
(kıs. ÇAĞA, Eşya Taşıma Konferansı  
)
- ÇAĞA,T.-KENDER,R.** :Deniz Ticaret Hukuku,C.II,8. B.  
,İstanbul 2006
- ÇAKALIR, Y.** :Konişmento,İstanbul 1995.  
(Basılmamış Tez) ( kıs. ÇAKALIR,  
Konişmento)
- ÇAKALIR, Y.** :Römorkaj Sözleşmesi,Ankara 1985  
(kıs.ÇAKALIR, Römorkaj)
- ÇAKALIR, Y.** :Zaman Çarteri Sözleşmesi, İstanbul  
1989(Basılmamış Tez) (kıs. ÇAKALIR  
, Zaman Çarteri)
- ÇAKICI, L.** :Taşıma Kapları İle Zincirleme  
Taşımacılık (Konteynerle Kombine  
Taşımacılık), Ankara 1978
- ÇELİKEL,A. –ŞANLI, C.** :Türk Milletlerarası Özel Hukuk



- ÇETİNGİL, E. A.** :Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu ,Bildiriler-Tartışmalar , Ankara 1984 , sh 137-159.
- DE JUGLART, M.** :Le Privilège Du Transporteur Maritime, DMF 1975, sh.579-593.
- DE ORCHIS, M. E.** :The Container and The Package Limitation -The Search For Predictability, JMLC , 1974,vol.5, no:2, sh. 251-279.
- DE WITT, R.** :Multimodal Transport , London 1995.
- DELEBEQUE, P.** :Sous -Traitance et Transport, DMF 1995,sh.246-256.
- DENİZ, İ.** :Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları,İstanbul 1982. (kıs.DENİZ, Konteyner Taşımacılığı)
- DENİZ, İ.** :Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, İstanbul, sh.173-192. (kıs.DENİZ, Kombine Taşımalar)
- DOĞANAY, İ.** :Türk Ticaret Kanunu Şerhi,C.II,Ankara 2004.
- DOMANIÇ, H.** :Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.I, İstanbul 1988.
- DREVS, M.** :La Distinction De L'Affrètement Et Du Transport Maritime En Droit Allemand, Lübeck 1979.

- DU PONTAVİCE, E.** :Observations Sur La Distinction Entre Contrat D'Affrètement Et Contrat De Transport De Marchandises Par Mer, ADMA, t.9,1987, sh.11-39.
- DU PONTAVİCE,E-CORDIER, P.** :Transport &Affrètement Maritimes, Paris 1990.
- EDMONSON, R. G.** :Contracting For A Start , Traffic World , Dec.13, 2004, sh.1.(kıs. EDMONSON, Contracting)
- EDMONSON, R. G.** :It's A start. But, Journal Of Commerce, Dec.13 , 2004 , sh.1 (kıs. EDMONSON, It's A start)
- EDMONSON, R. G.** :Non-Vessel-Operating Common Carrier, Journal Of Commerce, August 15 2005,sh.13. (kıs. EDMONSON, NVOCC)
- EKİCİ, A.** :Akreditifin Hukuki Niteliği ve Tarafların Yükümlülükleri, İstanbul 1995.
- ERDEM, H. E.** :Sif Satışlar,İstanbul 1999
- ERİŞ, G.** :Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996 (kıs. ERİŞ, Kara Taşıma)
- ERİŞ, G.** :Açıklamalı –İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta , Ankara 1990 (kıs. ERİŞ, Deniz )
- FLEISIG, L. L.** :NVOCCs Left At The Station, Journal Of Commerce, January 22, 1999 ,sh.5
- FREEMAN, T.** :“NVOCC et Assurance” JMM 9 Octobre 1992, sh.2437
- FRIDMAN, G. H. L.** :Law Of Agency ,Seventh Edition, London 1996
- GENÇTÜRK, M.** :Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006

- GLASS, A.** :Freight Forwarding And Multimodal Transport Contracts, LLP, 2004
- GLASS,A.-CASHMORE,C.** :Introduction To The Law Of Carriage Of Goods, London 1989.
- GOOLEY, T.B.** :Consolidators Win Right To Sign Contract With Shippers, Logistics Management,Jan 2005. vol . 44 , Iss . 1, sh.19.
- GOODE, R. M.** :Commercial Law , Penguin Books 1982.
- GORTON, L.** :Freight Forwarders and Intermodal Carriage in American Administrative Legislation, E.T.L.,1972,sh.208-266 (kıs. GORTON ,Freight Forwarder)
- GORTON, L.** :The Concept of The Common Carrier in Anglo-American Law,Göteborg 1971 (kıs. GORTON,Common Carrier)
- GÖGER, E.** :Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı Nihai Senedi ( Çeviri), BATİDER Haziran 1978 C.IX , s. 3 , sh . 655 -724.
- HARRINGTON, S.** :Legal Problems Arising From Containerization And Intermodal Transport, ETL,Vol. XVII,no.1,1982, sh.3-27
- HATEMI,H.-SEROZAN,R.- ARPACI, A.** : Borçlar Hukuku Özel Bölüm, İstanbul 1992. (kıs.HATEMI – SEROZAN- ARPACI, Borçlar)
- HATEMI,H.-SEROZAN,R.- ARPACI, A.** :Eşya Hukuku ,İstanbul 1991(kıs.HATEMI -SEROZAN- ARPACI , Eşya )
- HILL, D.** :Freight Forwarders, London 1972.
- HİRŞ, E.** :Ticaret Hukuk Dersleri, İstanbul 1948.
- HOLLOWAY, I.C.** :Troubled Waters: The Liability of a

- Freight Forwarder as a Principal Under Anglo-Canadian Law, JMLC, Vol.17, No.2, 1986, sh.243-260
- İMREGÜN, O.** :Kara Ticareti Hukuku , İstanbul 2005.
- JAMES, R. P.** :New Australia Shipping Rate Plan Pits Large Shippers Against Small , Traffic World ,22 June 1992 ,sh.39.
- JONES, P.** :Forwarding Law and Logistics: ALACAT Buenos Aires 16 Mayıs 1996.
- JOSSERAND, L.** :Les Transport ,Thaller ,1926.
- KALPSÜZ, T.** :Müvekkillerine izafeten Acentalara Karşı Dava Açılması ve Takip Yapılması, BATİDER 1983,C.XII ,S.1,sh 1-11.(kıs. KALPSÜZ, Acenta)
- KALPSÜZ, T.** :Deniz Aşırı Satışlar ( Giriş-Boşaltmada Satışlar) Ankara 1967 ( kıs. KALPSÜZ , Deniz Aşırı Satışlar)
- KARAN, H.** Elektronik Konişmento , Ankara 2004 (kıs. KARAN, Konişmento)
- KARAN, H.** :The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions (The Hague,Hague-Visby and Hamburg Rules),Lewiston-NewYork(USA) Lampeter- Wales (UK) 2005. (kıs. KARAN, Carrier's Liability)
- KENDER, R.** :Sigorta Hukunda Abonman Mukavelesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Ankara 1991, sh.139-154.(kıs.KENDER,Abonman Mukavelesi)
- KENDER, R.** :Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya

- KENDER, R.** :Taşımacılığı Sempozyumu,Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1984, sh. 75-95 (kıs.KENDER, Taşıyanın Sorumluluğu)
- KENDER, R.** :Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku, 8.Bası, İstanbul 2005 (kıs. KENDER , Sigorta Hukuku)
- KENDER, R.** :Yükleme,Boşaltma Ve Ardiye Safhasında Sorumluluk Ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, İstanbul 1984, sh.248-260 (kıs.KENDER, Yükleme)
- KENDER,R.-ÇETİNGİL, E.** :Deniz Ticareti Hukuku,7.Baskı,İstanbul 2003.
- KINDRED,H.M.-BROKS, M.R.** :Multimodal Transport Rules, The Hague/ London / Boston ,1997
- KIRMAN, A.** :Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu , Ankara 1989
- KNEE, R.** :Import Associations Air Their Gripes, American Shipper, March 1993,sh.31.
- KOCAYUSUFPAŞAOĞLU,N.** :Borçlar Hukuku Dersleri , Birinci Fasikül, 2.B. İstanbul 1985.
- KOZOLCHYL,B.** :Evolution And Present State Of The Bill Of Lading From Banking Law Perspective, JMLC 1992,Vol.23,no.2 ,sh.161.
- KUBİLAY,H.** :Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001. (kıs. KUBİLAY, Taşıma Terminali)
- KUBİLAY,H.** :Deniz Ulaşımındaki Teknolojik Gelişmelerin Hukuki Alandaki Etkileri,

- Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi  
Teknik Kongresi 95 , İstanbul Teknik  
Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz  
Bilimleri Fakültesi- Türkiye makine  
Mühendisleri Odalar Birliği Gemi  
Mühendisleri Odası , İstanbul 1995  
,C.I ,sh.35-50. (kıs. KUBİLAY, Deniz  
Ulaşımı)
- KUNTALP, E.** :Karışık Muhtevalı Akit , Ankara 1971
- LE BARS, F.** :Réflexions Sur Les Mutations Dans  
Le Monde Maritime Dues A La  
Conteneurisation , Annales de l'IMTM,  
1987,sh.41-44.
- LEGENDE, C.** :La Convention Des Nations Unies Sur  
Le Transport De Marchandises Par  
Mer, DMF 1978, sh.387-437.
- LÜDDEKE,C-JOHNSON, A.** :The Hamburg Rules From Hague to  
Hamburg Via Visby,London 1995.
- MAHONEY, J.M** :Intermodal Freight Transportation,  
Westport 1985.
- MARKESINIS,B.S.-** :An Outline Of The Law Of Agency,  
**MUNDAY,R.J.C.** Oxford ,1998
- MASSEY, E. A.** :Prospects For a New Intermodal  
Legal Regime : A Critical Look At The  
TCM, JMLC vol.3, no.4,sh.725-773.
- MCCONNELL,J.W.** :The U.S. Shipping Act of 1984, 1985.
- MCDOWELL,C.** :Containerization:Comments On  
Insurance And Liability, JMLC vol.3,  
no.3, sh.503-512.
- MONTEIRO,J-** :Shipping Conference Legislation in  
**ROBERTSON,G.** Canada,The European Economic  
Community and The United States , 26  
Transp.L.J.141, Spring 1999.
- MORINIÈRE,J.M.** :Les Non-Vessel-Operating Common

- Carriers (NVOCC) Essai Sur Le Concept de Transporteur Maritime Contractuel, Thèse De Doctorat, 1997 Nantes.
- MOROĞLU, E.-** :Notlu-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve
- KENDİGELEN, A.** İlgili Mevzuat, İstanbul 2004
- MURPHY, P.R-DALENBERG, D.R.-DALEY, J.M.** :Profiling International Freight Forwarders, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, Vol 22, No. 1, 1992, sh.35
- MURPHY, P.R- DALEY, J.M.** : International Freight Forwarders:Current Activities And operational issues, International Journal Of Purchasing And Materials Management, Summer 1995, Vol.31, sh.22-28. (kıs. MURPHY- DALEY, Freight Forwarders )
- MURPHY, P.R-DALEY, J.M.** :Profiling International Freight Forwarders:An Update, International Journal Of physical Distribution& logistics Management, 2001, Vol.31, sh.152. (kıs. MURPHY- DALEY, Profiling)
- MURR, A.** :Export/Import Traffic Management and Forwarding, Centreville Maryland 1979.
- NASSOVITCH, S.** :La Commission De Transport En droit International, These de Doctorat, Paris 1982.
- NDENDE, M.** :La Mutation Des Entreprises Du Secteur des Transports Maritimes , DMF 1992, sh. 547-563.
- NICOLAS, P.Y.** :Le Transitaire et Le Commisisonnaire

- OĞUZMAN, K.- ÖZ, T.** :de Transport , DMF 1978, sh.195-203.  
:Borçlar Hukuku Genel Hükümler,5.B  
İstanbul 2006
- OLIVIER, V.** :Les Demandeurs Et Les Défendeurs  
Dans L'Action En Responsabilité Dans  
Le Contrat De Transport Maritime De  
Marchandise, These De Doctorat ,  
Marseille 1997.
- OKAY, S.** :Deniz Ticareti Hukuku, II.Navlun  
Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma  
Ve Deniz Ödücü Mukaveleleri ,  
İstanbul 1971
- ÖZDEMİR, A.** :Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu,  
Ankara 1997
- ÖZDEMİR, T.** :Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku,  
Ziya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu,  
İstanbul 2006
- PAGE, P.** :NVO Decision This Year, Traffic  
World, Mar.29 , 2004,sh.1 (kıs. PAGE  
,NVO)
- PAGE, P.** :Wild Things, Traffic World, Oct.27 ,  
2003,sh.1.(kıs. PAGE , Wild Things)
- PAPAVİZAS,C.G-KIERN,L.I.** :1997-98 U.S. Maritime Legislative  
Developments, JMLC, July 1999, 30  
J.Mar.L.&Com.487
- PEYREFITTE, L.** :Le Commissionnaire De Transport Et  
Les Autres Auxillaires De Transport  
En Droit Français ,1988.
- POROY, R.-YASAMAN, H.** : Ticari İşletme Hukuku, 10.B.,  
İstanbul 2004
- Preliminary Staff Report** On Non-Vessel-Operating- Common,  
Carriers By Water, 8 December  
1970, FMC, Washington
- QUERRET, R.** :La Place Du Pre-Acheminement Dans



- Les Exportations Agricoles Françaises  
par Les Ports Maritimes , JMM , 24  
Mars 1995, sh.707.
- REMOND-GOUILLOUD,M.** :Droit Maritime,Paris 1993 (kıs.  
REMOND-GOUILLOUD, Droit  
Maritime)
- REMOND-GOUILLOUD,M.** :Le Contrat de Transport, Paris 1993  
(kıs. REMOND-GOUILLOUD, Contrat  
de Transport
- RICHARDSON, J.** :Combined Transport Documents,  
London- Hong Kong 2000(kıs.  
RICHARDSON, Combined Transport)
- RICHARDSON, J.** :The Hague and Hague-Visby Rules,  
London 1998.(kıs. RICHARDSON,  
Hague)
- RIPERT, G.** :Droit Maritime,t.II,Paris 1952
- RIPERT,G-ROBLOT,R. par  
DELEBEQUE,P-  
GERMAIN,M** :Traité De Droit Commercial ,t.2,  
16.éd. Paris 2000
- RODIERE, R.** :La Responsabilité Du Transporteur  
Maritime Suivant Les Règles De  
Hambourg 1978, DMF 1978,sh.451-  
464 (kıs. RODIERE, Hambourg)
- RODIERE, R.** :Le Contrat Au Tonnage,DMF , 1980,  
sh.323-327 (kıs. RODIERE, Contrat  
Au Tonage)
- RODIERE, R.** :Traité Général De Droit Maritime, t. I  
, Paris, 1967.(kıs. RODIERE, Traité,  
t.I )
- RODIERE, R.** :Traité Général De Droit Maritime,t. III,  
Paris 1970. (kıs. RODIERE,  
Traité,t.III)
- RODIERE, R.-CHAO, A.** :La "Booking Note", DMF 1971  
,sh.579-586.

- RODIERE,R.-** :Droit Maritime, Paris 1997.
- DU PONTAVİCE,E.**
- SABADIE, B.** : L'Affrètement D'Espaces , Aix-En-Provence, 2004
- SCHMELTZER,E.-** :Container Feeder Systems, JMLC
- SHEPPARD,E.J.** vol.4,No.1, sh.215-229.
- SCHOEMBAUM, T.J.** :Admiralty And Maritime Law, 1994.
- SÖZER, B.** :Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları, BATİDER, Aralık 1977, C. IX, S.2, sh. 369 – 403.
- SWEENEY, J.C.** :Crossing The Himalayas:Exculpatory Clauses In Global Transport, JMLC, April 2005, 36 J.Mar.L.&Com. 155.
- ŞEKER, Z.** :Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul 2001
- ŞENOCAK, Z.** :Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu , Ankara 1995.
- TANDOĞAN, H.** :Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri,C.I/1, Ankara 1985  
(kıs.TANDOĞAN,Özel Borç,C.I/1)
- TANDOĞAN, H.** :Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri,C.II, Ankara 1987  
(kıs.TANDOĞAN,Özel Borç, C.II)
- TANDOĞAN, H.** :Türk Mes'uliyet Hukuku, Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet Mesuliyet, Ankara 1961 (kıs.TANDOĞAN,Mes'uliyet )
- TANGÜN, K.** :Navlun Komisyoncusu, İstanbul , Ekim 2000( Basılmamış Tez)
- TASSEL,Y.** :Droit Maritime, Juris Services ,1 éd . 1995 . ( kıs. TASSEL,Droit Maritime)
- TASSEL,Y.** :Le Contrat D'Affrètement D'Espaces, DMF 2005, sh.3-13. (kıs.TASSEL,

- Frètement D'Espaces)
- TASSY, H.** :Frètement D'Espaces Et Garanties Reelles, DMF 1995, sh.595-606.
- TEKİL, F.** :Deniz Hukuku,İstanbul, 2001.
- TETLEY, W.** :Interpretation And Costruction Of The Hague / Visby And Hamburg Rules, JIML Volume 10,2004,sh.30-70
- TETLEY, W.** :Maritime Liens And Claims, London 1985 (kıs. TETLEY , Maritime Lien)
- TETLEY, W.** :Responsibility Of Freight Forwarders, ETL,1987(kıs.TETLEY, Freight forwarder)
- The Freight Forwarder** National Economic Development Office Report, London 1970 (kıs. Freight Forwarder / NEDO)
- The Role of Freight Forwarder In Developing Countries,** UNCTAD, Geneva 1969 (kıs.Freight Forwarder/UNCTAD)
- TILCHE, M.** :Le Syndrome De L'Homme-orchestre BT, 1982,sh.47.
- TIRSCHWELL, P.M.** :FMC Defines Ocean Common Carrier, Journal Of Commerce, May 9 2000,sh.1.
- ULAŞ, I.** :Uygulamalı Sigorta Hukuku,Ankara 1998
- ULLMAN, G.** :Ocean Freight Forwarders In United States, JMLC,1976, vol.7,no.4, sh.708-717. (kıs.ULLMAN,Ocean Freight Forwarders)
- ULLMAN,G.** :The Ocean Freight Forwarder The Exporter And The Law, Maryland 1967. (kıs.ULLMAN,Exporter)
- ULLMAN, G.** :The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodel,

- Containerized Transportation, Journal of Maritime Law and Commerce, 1971, sh. 625-643 (kıs.ULLMAN,American Ocean Freight Forwarder)
- ULLMAN,G.** :U.S Regulation of Ocean Transportation Under the Shipping Act of 1984, Centreville Maryland 1995 (kıs. ULLMAN, Ocean Transportation )
- ÜLGEN, H.** :Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987 (kıs.ÜLGEN , Hava Taşıma)
- ÜLGEN, H.** :Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları ,İstanbul 1988 (kıs.ÜLGEN, Uluslararası Taşımacılık
- ÜLGEN,H.-** :Taşıma İşleri Komisyonculuğu
- KENDİGELEN,A.-** Sigortası Genel Şartları -Somut Bir
- YAZICIOĞLU, E.** Öneri- Prof.Dr.Hayri Domaniç'e 80.Yaş Günü Armağanı,Cilt I, İstanbul 2001, sh.555-574
- ÜLGENER, F.** :Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler- Sefer Çarteri Sözleşmeleri, İstanbul 2000.
- ÜNAN, S.** :Yük Sigortacısının Taşımaya Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 2 ,S.4, sh. 99-114 (kıs. ÜNAN , Yük Sigortacısı
- ÜNAN, S.** :Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki Eşya Taşımacısına , Taşımacı Acentesine , Taşıma işleri Yüklenicisine ve Zorunlu Sigortaya ilişkin Bazı Yanlış Düzenlemeler, Doç. Dr. Mehmet Somer'in Anısına Armağan ,İstanbul 2006, sh.383-401. ( kıs. ÜNAN, Karayolu)

- VAIL, B.** :Secondary Market In Contract Rates, American Shipper, December 1993 ,sh.9.
- VIALARD, A.** :C. Cass. com. ,14 Nisan 1992 Tarihli Kararına İlişkin Değerlendirme (“Adriana” gemisi), DMF 1992, sh.504-510.
- WILNER, F.N.** :Equal Treatment,Traffic World, Aug. 30, 1999 ,Vol .259 ,Iss.9 , sh.13 ( kıs. WILNER, Equal Treatment)
- WILNER, F.N.** :Ship Reform Passes Senate,Journal Of Commerce, Oct. 12 , 1998 , sh.18. ( kıs. WILNER, Ship Reform)
- WING, S.** :Freight Forwarding in Canada ,Transport Policy, DG PS/X, Ottawa 1984.
- YAZICIOĞLU, E.** :Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu Deniz Hukuku Dergisi ,Y.2, S.2-3, sh.79-90. (kıs. YAZICIOĞLU , Geç Teslim)
- YAZICIOĞLU, E.** :Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/ Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000 (kıs. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları )
- YÜCESAN, O.** :Nakliyat Tekne ve Emtea Sigortaları, İstanbul 2004.
- ZEYNELOĞLU, A.** :Taşıma Hukuku, Ankara 1993.

## II.YARARLANILAN DERGİLER VE SÖZLÜKLER

American Maritime Cases (AMC)  
Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (AÜHFD)  
Annuaire De Droit Maritime(Nantes 1995)  
Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER)  
Bulletin des Transport (B.T.)  
Bulletin Des Transports Et De La Logistique  
Dictionary of Shipping Terms, Peter Brodie, Fourth ed., London 2003  
Eric Sullivan's Marine Encyclopaedic Dictionary, London 1999.  
European Transport Law (ETL)  
Federal Reporter (FR)  
Federal Reporter ,Second Series (F.2d.)  
International J. of Physical Distribution and Logistics Management  
International Journal Of Purchasing And Materials Management  
Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal  
Journal of Maritime Law and Commerce(JMLC)  
Juris –Classeur Commercial  
Kazancı Mevzuatbank ([www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr))  
LAMY Transport  
Le Droit Maritime Francais (DMF)  
Lloyd's List Law Report(1919-1950) (L1.L.Rep.)  
Lloyd's List Law Report(1951-1967) (Lloyd's Rep)  
Lloyd's Law Report (1968- ) (Lloyd's Rep)  
Mukayeseli Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni  
Pacific Shipper  
Traffic World  
Transportation Journal (TJ)  
The English Reports (ER)

United States Supreme Court Report (U.S.)

Yargıtay Dergisi

Yargıtay Kararlar Dergisi