

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE HUKUK ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AVRUPA BİRLİĞİ
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TAŞIYANIN YANLIŞ KONŞİMENTO
DÜZENLENMESİNDEN SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

Gizem YAVAŞBAY

1473Y73105

İstanbul, Ağustos 2016

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE HUKUK ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AVRUPA BİRLİĞİ
YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TAŞIYANIN YANLIŞ KONŞİMENTO
DÜZENLENMESİNDEN SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

Gizem YAVAŞBAY

1473Y73105

Danışman: Prof. Dr. Ömer ÖZKAN

İstanbul, Ağustos 2016



T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DİŞ.....TİCARET..... ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

Uluslararası.....Ticaret.....ve.....Hukuk.....

Anabilim Dalı ..Uluslararası.....Ticaret.....ve.....AB.....Hukuku.....

yüksek lisans programı 14.7.3.Y.7.3.1.05.. numaralı öğrencisi ..Gizem.....

Yavaşbay.....'ın.. ".....Tasıyanın.....Yanılıs.....Kansimentto

Düzenlenmesinden..... Sorumluluğu....."

başlıklı tez çalışması jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ DANIŞMANI : Prof. Dr. Ömer ÖZKAN.

JÜRI ÜYESİ : Prof. Dr. Mehmet MELEMEN.

JÜRI ÜYESİ : Yrd. Doç. Dr. Muhter

ADIGÜZEL

İstanbul Ticaret ÜniversitesiEnstitüsü Yönetim Kurulu'nun/...../20....
Tarih,/..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

Özet

Konşimentonun eşyayı temsil eden bir kıymetli evrak olması onu deniz yoluyla eşya taşımalarında kullanılan diğer evraklar arasında önemli bir yere konumlandırmaktadır. İlgili kanunlarda her ne kadar talep üzerine düzenleneceği öngörülmüşse de konşimento düzenlenmeden gerçekleştirilen bir eşya taşımaya çok nadir rastlanır. Bunun sebebi hem eşya hala gemi üzerindeyken satış işleminin ancak konşimento sayesinde yapılabilmesi hem de akreditif ya da vesaik mukabili gibi ödeme biçimlerinde kullanılması zorunluluğudur. Elbette konşimentonun bu denli öneme haiz olması doğru düzenlendiğine duyulan güven gereksinimini de beraberinde getirmektedir. Bu sebeple taşıyan kanun hükümleri uyarınca konşimentoyu doğru düzenlemek ödevine sahiptir ve aksi takdirde kendisini bekleyecek kimi sorumluluklar vardır.

Anahtar kelimeler: Konşimentonun İspat Kuvveti, Taşıyanın Sorumluluğu, Konşimento Sözleşmesi

Abstract

Bill of Lading has a special place amongst various other documents used in carriage of goods by sea due to its nature as a negotiable instrument that represents the said goods. Bill of Lading issuance is not compulsory unless requested, however there rarely is a carriage performed without it. This is because the goods can only be sold to other parties while being carried on board by means of Bill of Lading and also it being necessary for payment methods like letter of credit or cash against documents. Such importance also suggest the need for accurate issuance of the Bills of Lading. It is therefore the carrier's duty to ensure the Bill of Lading is issued in accordance with the facts, otherwise the carrier will be liable for the losses related thereto.

Keywords: Conclusive Force of Bills of Lading, Carrier's Liability, Bill of Lading Contract

İÇİNDEKİLER

Özet (Abstract)	iii
Kısaltmalar	vii
GİRİŞ	1
1. KONŞİMENTO HAKKINDA GENEL BİLGİLER	5
1.1.Tarihçesi	6
1.2.Tanımı	10
1.3.İşlevleri.....	11
1.3.1. İspat İşlevi	12
1.3.2. Temsil İşlevi.....	13
1.3.3. Kıymetli Evrak İşlevi	15
1.4.Düzenlenmesi	16
1.4.1. Devir Yönünden	16
1.4.2. Özellikler Yönünden	18
1.5.Navlun Sözleşmesiyle İlişkisi	20
1.6.Konşimentoya Uygulanacak Hukukun Tespiti	24
2. KONŞİMENTONUN İÇERİĞİ	26
2.1.Gemiye İlişkin Kayıtlar	28
2.2.Taraflara İlişkin Kayıtlar	28
2.2.1. Yükleten	29
2.2.2. Gönderilen.....	30
2.2.3. Taşıyan	30
2.2.4. Kaptan	31
2.3.Yüke İlişkin Kayıtlar	33
2.3.1. Cinsi ve Özellikleri.....	33
2.3.2. Miktarı.....	36
2.3.3. Değeri	37

2.4.Sefere İlişkin Kayıtlar	38
2.4.1. Yükleme ve Tahliye Limanları	39
2.4.2. Navlun	41
2.5.Tanzimine İlişkin Kayıtlar	42
2.5.1. Nüsha Sayısı	42
2.5.2. Tanzim Yeri ve Tarihi	44
2.5.3. Tanzim Eden	44
3. TAŞIYANIN NAVLUN SÖZLEŞMESİNDEN SORUMLULUĞU	46
3.1.Eşyayı Teslim Sorumluluğu	46
3.1.1. Gemiyi Elverişli Bulundurma	47
3.1.2. Yüke Özen Borcu	49
3.1.3. Güvertede Eşya Taşınması	50
3.1.4. Başka Gemide Taşıma.....	51
3.1.5. Haksız Sapma	52
3.1.6. Konşimentosuz Teslim	53
4. TAŞIYANIN KONŞİMENTO İÇERİĞİNDEN SORUMLULUĞU	55
4.1.Konşimentonun Karine Fonksiyonu.....	55
4.2.Konşimento Düzenlenmesinde Olası Yanlışlıklar	58
4.2.1. Teslim ile İlgili Yanlışlıklar	60
4.2.2. Eşya ile İlgili Yanlışlıklar	61
4.2.3. Tarih ile İlgili Yanlışlıklar.....	64
4.2.4. Navlun Sözleşmesiyle İlgili Yanlışlıklar.....	65
4.2.5. Diğer Yanlışlıklar	66
4.3.Yanlış Konşimento Düzenlenmesi Sonucu Taşıyanın Riskleri.....	66
4.3.1. Tazminat Talepleri	67
4.3.2. Sorumluluk Sınırından Yararlanamama	67
4.3.3. Kulüp Sigortası Kapsamından Yararlanamama	68
4.3.4. Yüklemenin Teminatından Yararlanamama	69
4.3.5. Yasal Takibat.....	69
4.4.Karşılaşılan Diğer Sorunlar	70
4.4.1. Erken Kalkış Prosedürü.....	70
4.4.2. Güverte Yüklemeleleri	70
4.4.3. Gemideki Konşimento Karşılığı Tahliye	71

4.4.4. Yük Karıştırma	71
4.4.5. Bölünmüş Konşimentolar	72
4.4.6. Birden Fazla Tahliye Limanı Olması	72
4.4.7. Farklı Limanda Tahliye	72
4.4.8. Teminat Mektupları	73
SONUÇ	74
EKLER	77
KAYNAKÇA	98



Kısaltmalar

a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adi Geçen Makale
Art.	: Article
b.	: Baskı
BK	: Borçlar Kanunu
C.	: Cilt
CMI	: Comité Maritime International
Ed.	: Edition
eTTK	: Eski Türk Ticaret Kanunu
HK	: Hamburg Kuralları
ILA	: International Law Association
IMF	: International Monetary Fund
IMO	: International Maritime Organization
LH	: Lahey Kuralları
LOI	: Letter of Indemnity
m.	: Madde
MÜ	: Marmara Üniversitesi
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Right
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
vd.	: ve diğerleri
Vol.	: Volume

GİRİŞ

Konşimento deniz yoluyla eşya taşımasının en temel evraklarından biridir. Konşimentonun düzenlenmesindeki yanlışlara sıklıkla rastlanmakta, kimi zaman bir anlık dikkatsizliğin yol açtığı küçük bir hata büyük kayıplara yol açabilmektedir. Konşimentonun işlevi yalnızca denizcilik ile sınırlı kalmayıp uluslararası ticaretin de alanına girmektedir.

Zira navlun sözleşmesi her ne kadar taşıyan ve taşıtan olmak üzere iki taraf arasında imzalanıyor olsa da esasen deniz yoluyla eşya taşımasının gerçekleştirilmesinde bu ikisinden çok daha fazla taraf yer almaktadır. Deniz ticareti yükleme ve tahliye limanlarındaki terminal işletmeleri, acenteler, yükleten, ihbar adresi, gönderilen, yükün son alıcısı, bankalar, gemi ve yük sigortaları gibi pek çok tarafın uyum içinde çalışmasını gerektirir. Ancak konşimento sayesinde ticaret için gerekli tüm işlemler pürüzsüz ve zamanında yerine getirilir. Söz konusu eşyayı fiilen görme imkânı olmayan pek çok taraf, gerekli işlemleri konşimento dikkate alınarak gerçekleştirir.

Elbette hava ve kara taşımacılığında da konşimento işlevi gören benzer evraklar söz konusudur. Ancak hava ya da kara konşimentoları yalnızca söz konusu eşyanın ilgili nakliye aracına alındığını belgeler. Deniz konşimentosunu bu evraklardan farklı kılan ise devredilebilir özelliğe sahip olmasıdır. Dolayısıyla konşimentonun doğru şekilde düzenlenmesi, kıymetli evrak niteliği dolayısıyla da büyük önem taşır.

Ticari faaliyetlerin güven içinde devam etmesi tüm bu sebepler dolayısıyla ancak konşimentonun gerçeğe uygun şekilde düzenlendiği varsayımıyla olmaktadır. Haliyle gerek uluslararası konvansiyonlar gerekse milli hukuk düzenlemeleri konşimentonun yanlış bilgiler içermesini engellemeye yönelik olarak hazırlanmıştır.

Uluslararası ticaret ve deniz taşımacılığındaki yenilikler dikkate alınarak yapılan hukuki düzenlemelerin konşimentoyu gerçeğe uygun düzenlemekten taşıyanın sorumlu tuttuğu gözlemlenmektedir. Yani denilebilir ki taşıyan nasıl navlun sözleşmesine girmekle bir eşyayı bir limandan bir limana yüke özen borcu çerçevesinde (sefer sırasında zarar görmesini mümkün olduğunca engelleyerek)

taşımayı taahhüt ediyorsa, konşimento düzenlemekle de evraktaki bilgilerin doğruluğunu taahhüt etmiş olmaktadır.

Elbette taşıyanın doğruluk taahhüdü yükleme sırasında doğrudan ilgili olduğu taraflara karşı değildir. Zira taşıtan ve yükletenin söz konusu eşyanın gerçekten ne durumda ve ne miktarda olduğuna dair birinci elden bilgisi vardır. Burada taşıyanın sorumluluğu konşimentonun devredilebilir niteliğinden dolayı onu daha sonra devralacak haklı hamillere karşıdır. Zira eşyayı halen nakliye aşamasındayken satın alan bir tarafın, konşimento üzerindeki bulguların doğruluğunu tespit ettirme fırsatı olmayacaktır.

Gerçekten de taşınmakta olan eşyayı konşimento vasıtasıyla satın almış bir hamilin, kendisine teslim edilen yük ile konşimentoda beyan edilen yükün aynı özellikler ya da miktarda olmaması sebebiyle taşıyandan tazminat talep etmesi sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Konşimento hamilinin iddiası doğru kabul edilerek iki tahminde bulunulabilir. Ya konşimento gerçeğe uygun düzenlenmiş olduğu halde eşya sefer sırasında hasar görmüş veya eksilmiştir; ya da, konşimentoda yazanlar ile taşıyana gerçekte teslim edilen eşya farklıdır. Şüphesiz her iki durumda da taşıyanı bekleyen kimi sorumluluklar vardır.

Mevcut çalışma ile hem taşıyanın yanlış konşimento düzenlenmesi durumunda ne gibi sonuçlarla karşılaşacağı sorusunu cevaplamak amaçlanmıştır. Bunun için hem milli kanunlarımız hem de Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası konvansiyon hükümleri incelenmiş, ortaya çıkan sonuçlar deniz sigorta şirketlerinin vaka çalışmaları ve Yargıtay kararlarıyla da desteklenmiştir.

Üzerinde duracağımız konulara teorik bir altyapı oluşturması açısından çalışmanın ilk bölümünde konşimento hakkında genel bilgilere yer verilmesi uygun görülmüştür. Okuyucular birinci bölümde konşimentonun tanımı, tarihçesi, işlevleri, çeşitleri ve önemine dair bilgiler bulabilirler.

Çalışmanın ikinci bölümü konşimentonun içerdiği bilgilere ayrılmıştır. Bu bölümde konşimentoda bulunması zorunlu olan bilgiler, konşimentonun türüne göre keyfi olarak içerebileceği bilgiler, bunların önemi ve doğru konşimento düzenlenebilmesi için kimi ipuçları yer almaktadır.

Çalışmanın üçüncü ve dördüncü bölümleri birbiriyle sıkıca bağlantılı olup, sırasıyla taşıyanın navlun sözleşmesinden ve konşimento düzenlenmesinden doğan sorumlulukları ele alınacaktır. Araştırmamızın konusu esasen konşimento sorumluluğu olarak belirlendiğinden navlun sözleşmesinden doğan sorumluluklar bilinçli olarak nispeten kısa tutulmuş, ancak konuyu işleyiş bütünlüğünün bozulmaması adına yine de çalışmaya dâhil edilmiştir. Bu metnin esas konusunu oluşturan taşıyanın konşimento sorumluluğu hususunda öncelikle konşimentonun karine fonksiyonuna değinilmiş, taşıyanın doğru konşimento düzenlemesinin niçin bu kadar hayati bir önem taşıdığı anlatılmaya çalışılmıştır. Daha sonra konşimento düzenlenmesinde sık karşılaşılan yanlışlıklar, bunlardan kaçınma yolları, yanlış konşimento düzenlenmesi halinde taşıyanın sorumlulukları ile konşimento düzenlenmesine ilişkin diğer sorunlara değinilmiştir.

Çalışmanın sonuç bölümünde tüm önceki bölümlerde aktarılan bilgilerin bir özeti yapılmış, taşıyanın konşimento sözleşmesinden doğan sorumlulukları kısaca gözden geçirilmiştir. Yanlış konşimento düzenlenmesi halinde taşıyanın karşılaşıacağı zararlar ele alındığında taşıyanın konşimento sözleşmesi kapsamındaki edimlerini ile orantısız bir şekilde, yanlış konşimento düzenlenmesinin salt sorumlusu kabul edildiği görülmüş, bu dengesiz durumu gidermek için hukuk sisteminde gidilebilecek kimi değişiklikler önerilmiştir.

Okuyucular çalışmanın ekler kısmında birer konşimento ve teminat mektubu örneği ile konu ile ilgili derlediğimiz Yargıtay kararlarına ulaşabilirler.

Gerek denizcilik dili gerek de deniz hukuku pek çok kalıplamış deyim ve yabancı terim içermektedir. Zira pek çok terim daha kısa ifade edilebilmesi sebebiyle yabancı dillerden Türkçeye tercüme edilmeden aktarılmış ve bu şekilde kullanılmıştır. Karışıklığa mahal vermemek adına çalışmamızda bu terimlere Türkçeleştirilmiş halleriyle yer verilecek, uygulamada kullanılan yabancı dil karşılıkları parantez içinde açıklanacaktır.

Şüphesiz denizcilik pratiğinden gelmeyenler için konşimento ve onu çevreleyen kurallar oldukça soyut kalmaktadır. Bu çalışmanın hem konşimento hakkında genel bilgiler veren bir başvuru kaynağı olması, hem de ticaret hukukundaki son gelişmeler

ışığında taşıyanın koşimento ile ilgili sorumluluklarını inceleyebilmesi amaçlanmıştır.



1. KONŞİMENTO HAKKINDA GENEL BİLGİLER

Konşimento Latince tanımak, ikrar etmenin karşılığı olan *cognoscere* fiilinden gelmektedir. Genellikle Latince kökenli dillerde ufak telaffuz farklarıyla aynen kullanılmaktayken, kimi ülkeler taşıyanın eşyayı teslim aldığı kabul ettiği evrak manasında kelimenin kendi dillerindeki karşılığını kullanmaktadır.

Fransızcada *connaissance*, Flemenkçede *cognossement* ve Almacada *konnosement* olarak anılmaktadır. Kimi dillerde ise eşyanın gemiye yüklenmesine atıfta bulunarak isimlendirilmiştir. Örneğin İngilizcede *bill of lading* (loading), İtalyancada *polizza di carico*, İspanyolcada *conocimiento de embarque* kelimeleri kullanılmaktadır.

Dilimizde de konşimento veya konişmento şeklinde kullanıldığı görülmektedir. Bu çalışmada Türkçe harf dizim kurallarına uyumu ve okuma kolaylığı dolayısıyla konşimento şeklinde kullanılması tercih edilmiş, yararlanılan kaynaklar belirtilirken ise kaynaktaki kullanımı aynen alınmıştır.

Konşimento, en basit tanımıyla bir malın gemiye alındığını ispat eden belgedir. Taşıyan, kaptan veya gemi acentesi, donatanın bu konuda yetkilendirdiği temsilci sıfatıyla konşimento düzenleyebilir¹. Yüklenen gemiye, yükün miktarı, cinsi ve ayırt edici özelliklerine, yükü yükleyen ve teslim alacak olan taraflara, yükün nerden nereye taşınacağına, yani kısacası yükün akıbetine dair bilgiler sunar.

¹ Rayegân Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler**, C. II, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 14. b., 2014, s. 183.

1.1. Tarihçesi

Deniz hukuku eski çağlarda deniz yoluyla iş yapan tüccarların uygulamalarından doğmuştur. Şüphesiz henüz o tarihlerde de deniz yoluyla ticaretin tarafları arasında anlaşmazlıklar olmaktadır. Sık karşılaşılan sorunlara karşı önlem almak amacıyla da teamüller ortaya çıkmıştır; ancak antik çağlardan günümüze ulaşan muntazam bir Roma ya da Yunan denizcilik kanunu olmamıştır.

Deniz hukuku ve diğer ilgili hukuk formlarının modern anlamda ilk defa ortaya çıkışı on birinci yüzyıldaki İtalyan şehir devletleri ile görülmektedir. Avrupa coğrafyası ulus devletlere evrilirken şehir devletlerinden gelen deniz hukuku geleneği de bu devletlerin hukuk düzenlemelerine geçirilmiştir. Kökenlerinin Akdeniz bölgesine ait umumi kanunlardan gelmesi sebebiyle tüm bu ülkelerde gelişmekte olan deniz hukukunun da birbirine benzerlik taşıdığı söylenebilir².

On dokuzuncu yüzyılın sonlarında dek pek çok ülkenin mahkemelerinde deniz hukuku alanında benzer kurallar uygulanmaktaydı. Bugün dahi deniz hukuku çoğu devletin taraf olduğu uluslararası konvansiyonları bünyesine katarak gelişmiştir. Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin de gelişmiş ülkelerin kanunlarından örnek aldığı düşünüldüğünde deniz hukukunun uluslar üstü olma özelliğini sürdürdüğü söylenebilir.

Eski tarihlerden bu yana süregelen düzenlemeler incelendiğinde, yük ilgilileri ile taşıyan arasındaki ödev ve sorumlulukları dengelemek adına hukuki yenilikler yapıldığı görülmektedir. Günümüzde her ne kadar çok daha karmaşık olsa da deniz hukuku konusundaki tartışmalar da henüz bu eksenin daha ileriye gidebilmiş değildir.

Geçmişte deniz hukuku kendi hatası sebebiyle olsun ya da olmasın yüke gelen her türlü kayıp ve hasardan taşıyanı sorumlu tutmaktaydı. Taşıyanın sorumluluğu ancak

² UNCTAD, **Bills of Lading**, New York: United Nations Publication, 1971, s. 11.

mücbir sebepler, korsanlık gibi kamu düzenini bozucu faaliyetler ya da malın kendi kusuru söz konusuysa ortadan kalkabilirdi. Üstelik bu faktörlerden biri söz konusu olduğunda dahi, taşıyan eğer ihmalkârca davranmış ya da başka türlü hatalıysa yine sorumluluğu devam ederdi. Deniz ticareti yüzyıllar boyu yük sahibinin ticari riskler dışında her türlü zarardan korunması gerektiği anlayışıyla çalışmıştır.

On ikinci yüzyılda deniz sigortası konusunda kaydedilen ilerlemeler deniz taşımacılığına da karmaşık bir unsur katmıştır. Deniz sigortacılığı sistemi esasen yalnızca donatanlar arasında müşterek bir koruma aracı olması amacıyla doğmuştur. Ortaçağ boyunca deniz sigortasını çevreleyen standartlar belirlenmiş ve bunlar yazılı kurallara haline getirilmiştir. Öyle ki, deniz sigortasına dair bilinen en eski yazılı kaynaklar on beşinci yüzyılın başlarına aittir.

Deniz sigortalarında tazmin süreci yük sigortacısının hasar ya da kayıptan oluşan zararları karşılaması ve sonra eğer sorumluluğu varsa bu zararı taşıyana rücu ettirilmesi şeklinde ilerlemektedir. Bu süreçte konşimento deniz taşımacılığının en temel evrakı haline gelmiştir ve deniz yoluyla eşya taşınmasından doğan her türlü zarar tazmin talebinin temelini oluşturur.

Konşimento niteliği taşıyan, onun atası sayılabilecek benzer evrakların deniz taşımacılığı tarihiyle yaşıt olduğu söylenebilirse de bugün anladığımız şekliyle konşimentonun ilk ne zaman kullanıldığı kesin değildir³. Zamanın değişen ticari gereklilikleri doğrultusunda konşimentonun da adım adım şekil değiştirdiği ve bugün kullandığımız halini aldığı görülmektedir.

İlk kez gemiye yüklenen malların kayıt altına alınmasından bahseden 1063 tarihli *Ordonnance Maritime of Trani* ismini bir İtalyan şehir devletinden alan ve zamanının deniz hukuku pratiklerini derleyen bir metnidir⁴. Bu metne göre her kaptanın, gemisine yüklenen malların hesabını tutması için bir kâtip görevlendirmesi gerekmektedir. Ancak bu çetelenin konşimento gibi ayrı bir belge üzerine değil, geminin kayıt defterine tutulması öngörülmektedir.

³ Daniel E. Murray, "History and Development of the Bill of Lading", **University of Miami Law Review**, Y. 37, S. 13 (Eylül 1983), s. 689.

⁴ William Tetley, "Maritime Transportation", **International Encyclopedia of Comparative Law**, Vol. XII, s. 5-6.

Bu, malın sadece gemiye yüklendiğini ispatlayan bir kanıt niteliğindedir. Bu dönemlerde tüccarlar da gemiye binip kendi mallarıyla birlikte seyahat ettiklerinden malın mülkiyetine dair bir soru işareti bulunmamaktadır. Dolayısıyla yükleme ordinosu görevi görececek bir evrak yeterli olmaktadır.

Zaman ilerledikçe tüccarlar mallarıyla birlikte yolculuk pratiğinden uzaklaşmış, bunun yerine yükleme evrakını malın alıcısına postalamaya başlamışlardır. Dolayısıyla gemi kayıt defterinden bağımsız bir yük evrakı ihtiyacı doğmuştur.

Böylelikle, özellikle on altıncı yüzyılın ikinci yarısında konşimento kullanımı yaygınlaşmıştır. *Le Guidon de la Mer* konşimentoyu kaptanın belli bir kalite ve miktardaki malı gemiye aldığını kanıtlayan ve üç kopya halinde düzenlenmesi gereken bir belge olarak tanımlamıştır⁵. Anlaşılacağı üzere bu haliyle konşimentonun günümüzdeki kullanımına oldukça yakındır.

Yine de konşimentonun bu ilk örnekleri yalnızca yükün miktarını bildirmektedir. Yükün durumuna ilişkin bilgi veren evraklara nadir de olsa rastlanmakla birlikte, bunlar genellikle ya İspanya'dan yüklenen ya da İspanyollara ait olan yüklerdir. Zaman ilerledikçe yükün durumuna dair bilgi veren konşimentolar hazırlama eğilimine deniz yolculuğundan doğabilecek tehlike ve zararlardan taşıyanın sorumluluğunu sınırlayacak ifadeler de eklenmeye başlamıştır⁶.

Marine Ordinances of Louis XIV kaptanı gemisine yüklenen tüm mallardan sorumlu tutmakta ve bu malları konşimentolara göre ilgililerine teslim etmekle yükümlü görmektedir. 1802 tarihli bu düzenleme aynı zamanda malların durumunun ve ayırt edici işaretlerinin konşimentolara işlenmesini keyfi bir uygulama olmaktan çıkarmıştır. Paketli yüklerde yük içeriğinin bilinmediği, dökme olarak yüklenen mallarda ise malın kalitesine ilişkin kayıtların yükleyiciden alınan bilgilere istinaden doğru kabul edildiğinin not düşülmesi teamül halini almıştır⁷. Böylelikle, yükün durumu ya da kalitesine dair oluşabilecek anlaşmazlıklarda kaptanın ve/veya taşıyanın sorumluluğunun sınırlanması hedeflenmektedir.

⁵ Alan Mitchelhill, **Bills of Lading: Law and Practice**, New York: Springer US, 1990, s. 1-2.

⁶ Murray, **a.g.m.**, s. 690-691.

⁷ **a.g.m.**, s. 691-692.

Esasen devredilemeyen bir evrak iken ticaretin gelişmesiyle yükün henüz varış yerine ulaşmadan satılması ihtiyacı doğmuş, konşimentonun ciro edilmesiyle henüz yoldayken el değiştirmesi uygulamasına başlanmıştır. On sekizinci yüzyıl itibarıyla devredilebilir konşimento sıklıkla kullanılır hale gelmiştir. Erken konşimento örneklerinde herhangi bir istisna belirtir maddeye rastlanmamaktayken on sekizinci yüzyılda yaşanan bu gelişmelerle birlikte taşıyanlar kendilerini deniz ve sefer tehlikeleri dolayısıyla yükte oluşacak hasar ve kayıplara karşı korumak üzere maddeler eklemeye başlamışlardır. Bu yönelimde dünya ticaretinin deniz aşırı niteliğinin büyük hızla artması ve arz talep dengesinin taşıyanlar lehine dönmesinin etkisi de yadsınamaz. Öyle ki, zamanla taşıyanlar bu istisnaları kendilerini deniz taşımacılığının her türlü sorumluluğundan muaf tutacak kadar genişletmişlerdir.

Elbette zaman içinde yükleyiciler, bankacılar ve sigortacıların bu duruma olan memnuniyetsizlikleri sebebiyle muhalif sesler çıkmaya başlamıştır. Örneğin İngiltere’de taşıyanın sorumluluklarıyla ilgili maddelerin standart olarak yer aldığı kimi model konşimentolar kullanılmaya başlanmıştır. Ancak daha ileri düzenlemeler yapılması gerekliliği de dikkatlerden kaçmamıştır.

Bu ihtiyaç ışığında Uluslararası Hukuk Birliği (ILA) ve CMI gibi kuruluşlar himayesinde kimi konferanslar düzenlenmiştir. ILA’nın Deniz Hukuku Komitesi tarafından düzenlenen, denizci devletlerin önde gelen donatanları, sigortacıları, yükletenleri ve bankacılarının katılımıyla süren tartışmalar neticesinde 1921 yılında Hollanda’nın Lahey kentinde ismi yine bu şehirle anılacak bir kurallar metni oluşturulmuştur. Ancak kurallar derhal kabul edilmemiş, bir yıl sonra CMI’nin Londra’da düzenlediği bir konferansta tadil edilmiştir⁸.

Yine 1922 yılında Brüksel’de deniz hukukunun tartışıldığı diplomatik bir konferans yapılmış, bu konferansta hatları belirlenen konvansiyon bir yıl sonra yine Brüksel’de tadil edilmiş ve son hali 1924 yılında dünyanın öden gelen tüccar devletlerince imzalanmıştır. Bu konvansiyon, tasarısı Lahey’de oluşturulduğu için sıklıkla Lahey Kuralları olarak anılsa da alternatif olarak Brüksel Konvansiyonu da denmektedir. Bu

⁸ Murray, a.g.m., s. 729-731.

kurallar ile taşıyanın ödevleri, kendisine tanınan ayrıcalıklar ve sorumluluklarının sınırlarının genel geçer bir düzene bağlanması amaçlanmıştır⁹.

Ancak deniz ticareti ile uğraşan çevreler arasında memnuniyetsizlik sesleri bu şekilde de susturulamamıştır ve nitekim 1960'lı yıllarla birlikte Lahey Kurallarında ya köklü bir değişikliğe gidilmesi ya da üzerinde en çok tartışma yaşanan maddelerinin gözden geçirmesi görüşleri ağırlık kazanmıştır.

Sene 1963 olduğunda, Stockholm'de toplanan CMI Konferansı, Deniz Hukuku Diplomatik Konferansına sunulacak değişiklik metni üzerinde anlaşmıştır. On ikinci Diplomatik Konferans 1967 ve 1968 senelerinde bu değişiklik metnini oylamak üzere toplanmış, ikinci oturumda son metin üzerinde anlaşma sağlanmıştır¹⁰.

1.2. Tanımı

Deniz taşımacılığının en önemli evraklarından olmasına karşın konşimento hakkında ne ülkelerin ilgili kanunlarında, ne de uluslararası anlaşmalarda net bir tanıma yer verilmediği görülmektedir.

Deniz yoluyla eşya taşıma hususundaki uluslararası metinlerden konşimentonun tanımını ilk defa yapan metin 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, yani yaygın olarak bilinen ismiyle Hamburg Kurallarıdır. Buna göre konşimento navlun sözleşmesini ispat eder nitelikte olup, eşyanın taşıyan tarafından teslim alınıp yüklendiğini, taşıyanın konşimento iadesi karşılığında söz konusu eşyayı teslim etmeyi taahhüt ettiğini gösterir¹¹.

⁹ (Çevrimiçi) <http://www.bws.dk/conditions/carriage-of-goods-by-sea-/hague-rules.aspx> (Erişim Tarihi: 30.07.2016)

¹⁰ The International Maritime Committee, (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/History/LILAR-VAN%20DEN%20BOSCH-Le%20Comit%C3%A9%20Maritime%20International.pdf> (Erişim Tarihi: 16.07.2016)

¹¹ HK, Art. I/7, (Çevrimiçi) <http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/doc.html#6> (Erişim Tarihi: 04.05.2016)

Hamburg Kurallarındaki paralel bir tanıma benimseyen Ticaret Kanunumuza göre “Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir¹².”

İngiliz hukukuna göre konşimento, taşıyan tarafından taşınan eşya ve taşıma şartlarını gösterecek şekilde, eşyayı temsilen düzenlenen belgedir¹³.

Konşimentoyla ilgili ulusal ve uluslararası hukuki düzenlemeler karşılaştırmalı olarak incelendiğinde, tüm bu düzenlemeler konşimentonun taşıyan tarafından düzenlendiği, eşyanın teslim alındığı ve ibrazı karşılığında hak sahibine teslim edileceğini ifade ettiği ve eşyanın kimi özelliklerini kayıt altına aldığı noktalarında görüş birliği halindedir.

Bu tanımlardan anlaşılacağı üzere konşimentonun çift yönlü bir karakteri vardır. Bir yandan yükün taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren bir kabul belgesi, diğer yandan da bu yükün konşimentonun taşıyana iade edilmesi karşılığında ilgisine teslim edileceğini taahhüt eden bir kıymetli evrak niteliğindedir. Bunlardan birini dikkate almaksızın salt tek taraflı olarak konşimentoyu incelemek yetersiz kalacaktır.

1.3. İşlevleri

Uluslararası ticaretin iletişim ve finansman koşullarının değişmesiyle daha karmaşıklaştığını söylemiştik. Önceleri yalnızca alıcı, satıcı ve bir gemi arasında çoğunlukla yüz yüze gerçekleşen bu ticaret, değişen zamanla birlikte tarafların arasına mesafelerin, banka, finans, sigorta ve diğer aracı kuruluşların girdiği, yeni ödeme şekillerinin kullanılmaya başlandığı bir hal almıştır. Durum böyleyken konşimento tüm bu yeni düzenlemelerin ortasında, güven sağlayıcı bir belge olarak

¹² TTK m. 1228/1.

¹³ Murray, **a.g.m.**, s. 692-693.

bulunmaktadır. TTK konşimentonun tanımını evrakın işlevleri üzerinden gerçekleştirmektedir. Bunlar ispat, makbuz ve kıymetli evrak işlevleridir.

1.3.1. İspat İşlevi

Konşimentonun iki yönlü bir ispat işlevinden bahsetmek mümkündür. İlki taşıyan ile taşıtan arasında bir navlun sözleşmesi bulunduğunu ve bunun şartlarını ispat etmesidir.¹⁴ Bir kimse eşyasının belli bir yere taşınmasını öngören açık ya da zımni bir anlaşma olmaksızın bu eşyayı taşıyana teslim etmeyeceğine göre konşimentonun navlun sözleşmesini ispat işlevi aşikârdır.

Gönderilen açısından tahliye limanında teslim aldığı yükün miktarı, cinsi ve durumunu ispat etmek kolayken taşıyanın yükleme limanında aldığı yükü ispat etmesi bu kadar kolay değildir. Zira gönderilen çoğunlukla ne yüklemenin kendisine ne de konşimentonun tanzim edilmesi aşamalarına nezaret etmemektedir. Bu sebeple taşıyanın gönderilene teslim edeceği eşyanın yükleme limanında teslim aldığıyla aynı olduğunu ispat etmesi güç olmaktadır¹⁵.

Konşimentonun temsil ettiği eşyanın ne şekilde gemiye yüklendiğini ispat etme işlevi de bu noktada devreye girmektedir. Lahey Kuralları çerçevesinde olduğu gibi TTK'da da kendine yer bulan bu maddeye göre konşimento gemiye yüklenmiş ya da taşıyan tarafından teslim alınmış eşyaya dair kayıtların doğruluğu hususunda aksi ispat edilebilir bir karine teşkil etmektedir¹⁶.

Elbette taşıyan da gönderilen de kendi lehlerine bu karinenin aksini ispat edebilir, kendilerini karinenin doğruluğu kabul etmekten doğacak sorumluluktan kurtarabilirler. Bir karinenin aksinin nasıl ispatlanacağı konusu usul hukuku açısından

¹⁴ Ecehan Yeşilova, **Konşimentonun İspat Kuvveti**, İzmir: Güncel Yayınevi, 2006, s. 43-44.

¹⁵ Fatma Aydoğdu, "Konşimentonun İspat Fonksiyonu", (MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006, s. 26.

¹⁶ Yeşilova, **a.g.e.**, s. 89.

cevaplandırılmaktadır. Usul hukukuna göre maddi vakıaların ispatı amacıyla kesin ve takdiri olmak üzere iki tür delil sunulabilmektedir.

Bunlardan ilki ikrar, kesin hüküm, senet ve yemini kapsamaktadır¹⁷. Konşimento bir kıymetli evrak olduğundan, konşimentonun aksini ispat etmek için de aynı nitelikte bir evrak gerekli olacaktır. Aynı nitelikten kasıt elbette konşimentoyla bire bir aynı işleve sahip ikinci bir belge değildir.

Örneğin gemiye yüklenen miktarın konşimentoda yazılı olanla aynı olmadığını ispatı için, yüklemeye iştirak eden yük ilgililerinden birinin imzası olan gemi ya da sahil tankı ölçüm belgesi, draft survey raporu düşünülebilir. Taşıyan ancak kendisine teslim edilen yükü teslim etmekten sorumlu tutulabileceğinden, taraflar arasında miktar konusunda anlaşmazlık çıkması durumunda konşimentoda yazan yük miktarının doğru olmayabileceğine işaret eden bu gibi evraklar taşıyanın işini kolaylaştıracaktır. Ancak yine de mahkemelerin bu konuda karara varırken bir uygulama birliği içinde olmadıkları unutulmamalıdır¹⁸.

1.3.2. Temsil İşlevi

Konşimentonun tarihçesini incelediğimizde gördüğümüz üzere, konşimentonun en eski özelliklerinin başında malın gemiye alındığına dair bir makbuz işlevi gelmektedir. Modern denizciliğin gelişmesi neticesinde artık emtialar uzun süreli deniz aşırı yolculuklarla dünyanın bir ucundan diğerine taşınabilir olmuştur.

Aynı zamanda günümüz ticari hayatının gereklilikleri sebebiyle yük ilgililerinin kazançlarını elde etmek için deniz yolculuğunun tamamlanmasını bekleme şansını kalmamıştır. Satıcı, sattığı mala karşılık semenini bir an önce elde etmek; alıcı ise satın aldığı mala bir an önce ulaşip yeniden satmak istemektedir.

¹⁷ **a.g.e.**, s. 95-97.

¹⁸ H. Murat Demirkıran, **Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul: Arıkan Kitap, 2008, s. 24-26.

Konşimentonun eşyayı temsil fonksiyonu da işte bu noktada devreye girer. Eşya fiilen bir gemi ile sefer halinde olsa dahi, konşimento hamilinin bu eşya üzerinde tasarruf hakkı bulunmaktadır. Ancak eşyayı temsil fonksiyonunun gerçekleşmesi için kimi şartların bulunması gerekmektedir. Aksi takdirde konşimentonun temsil fonksiyonunu kullanarak eşya üzerinde tasarrufta bulunmak söz konusu olamayacaktır.

Bu şartlardan ilki eşyanın taşınmak üzere taşıyan namına kaptan ya da bir temsilcisi tarafından teslim alınmasıdır. Dikkat edilmelidir ki kanun metni eşyanın gemiye yüklenmesini değil, teslim alınmasını yeterli kılmaktadır¹⁹. Zira eğer taşıyan eşyanın yüklenmesi sorumluluğunu da üstlenmişse uygulamada genellikle taşınacak eşya gemiye yüklenmek üzere limana getirildiğinde burada taşıyana ait antrepolarla yerleştirilmektedir. Söz konusu antrepolar taşıyanla anlaşmaları gereğince eşyaları depolamayı kabul ettiklerinden taşıyanın temsilcisi sayılacaklardır. Dolayısıyla taşıyan eşya henüz gemisine yüklenmemiş olduğu halde vasıtalı zilyet konumuna gelmektedir. Bu noktada taşıyan ya da yükletenin eşya üzerindeki fiili hâkimiyetinin sona ermiş olması gerekir²⁰.

Konşimentonun eşyayı temsil edebilmesi için aynı zamanda konşimento eğer devredildiyse devir işleminin usulüne uygun olarak gerçekleştirilmiş olması gerekir.

Son olarak, kanun metninde yer almamakla birlikte temsil fonksiyonu için gerekli bir şart daha vardır. Bu da taşıyanın eşya üzerindeki zilyetliğinin devam ediyor olmasıdır. Sonuçta konşimentoyu kullanarak konşimentonun temsil ettiği eşya üzerinde tasarrufta bulunmak ancak taşıyanın eşya üzerindeki zilyetliği devam edip bunu konşimento hamili namına kullanmasıyla olacaktır. Taşıyanın vasıtalı zilyetlik durumu sona erdiği halde konşimentonun devredilmesi eşyanın devredilene teslimini sağlamayacaktır²¹.

¹⁹ TTK m. 1234.

²⁰ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 22.

²¹ **a.g.e.**, s. 23.

1.3.3. Kıymetli Evrak İşlevi

Kıymetli evraklar evrakın kendisinden doğan hakkın evraktan ayrı olarak talep edilemeyeceği ve başkalarına da devredilemeyeceği senetlerdir²². Yani bu evraktan doğan hakkın evrakın kendisi olmaksızın talebi ya da başkasına devri mümkün değildir.

Konşimento da bu kıymetli evraklardan biridir²³. Konşimentonun kıymetli evrak fonksiyonu, temsil ettiği eşyanın tahliye limanına taşınması ve burada konşimento hamilinin eşyayı teslim almayı talep hakkının bulunması şeklinde görülmektedir. Taşıyanın eşyayı teslim etme ödevi de konşimento hamilinin eşyayı teslim alma talebi de ancak konşimentonun ibrazı ile mümkündür²⁴. Bir başka deyişle her iki halde de hak senet ile bağlıdır. Bu da konşimentonun kıymetli evrak olma özelliğini gösteren bir unsurdur.

Aynı zamanda konşimento sayesinde konşimento hamili o sırada taşıyanın zilyetliğinde bulunan eşya üzerinde tasarruf imkânı kazanmış olur.

Navlun sözleşmesi taşıtan ile taşıyan arasında yapılan bir sözleşmedir. Bu sebeple konşimentoda navlun sözleşmesi maddelerine hususi olarak atıf yapılmadığı müddetçe navlun sözleşmesinde yer alan şartlar konşimento hamilini bağlamayacaktır²⁵. Konşimento hamili lehine tahliye limanına getirilen eşya münasebetiyle taşıyan ile gönderilen arasında da bir ilişki doğmakta fakat bu ilişki herhangi bir sözleşme ile doğrudan belgelenememektedir. İşte konşimento taşıyan ile gönderilen arasındaki bu hukuki ilişkiyi kuran evraktır.

Öte yandan konşimento navlun sözleşmesinden ayrı bir senettir. Eşyayı temsil eden ve ciro edilebilir özelliği bulunan bir kıymetli evraktır. Halen gemide taşınmakta iken mülkiyet hakkı devredilebilir ya da rehin edilebilir. Bu sırada gemide bulunduğundan

²² TTK m. 645.

²³ TTK m. 831.

²⁴ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 72.

²⁵ M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri: Genel Hükümler**, İstanbul: Der Yayınları, 2000, s. 507.

elbette devralınan ya da rehin alınan eşyanın fiili durumu bilinemeyecektir. Bu sebeple de konşimentoya bir kıymetli evrak olarak fazladan önem atfedilir.

1.4. Düzenlenmesi

Konşimento yük ilgilileri arasındaki ticari ilişkinin gerekliliklerine göre değişik şekillerde düzenlenebilmektedir. Nasıl düzenleneceği atıfta bulunduğu navlun sözleşmesinin türüne, üstünde şerh bulunup bulunmayacağına ve devredilmesine göre değişecektir.

1.4.1. Devir Yönünden

Konşimento Türk hukukunda kıymetli evrak niteliğinde kabul edilmekte olup hamiline eşyanın teslimini talep hakkı vermektedir. Bu özelliği dolayısıyla da emre, nama ya da hâmiline olacak şekilde düzenlenebilmektedir²⁶.

Uygulamada en çok rastlanan gönderilenin emrine ya da sadece emre düzenlenmiş konşimentodur. Bu konşimentonun emrine yazıldığı kişinin ya da konşimento hamilinin, evrakı devretmek istediği kişi lehine ciro edip ona teslim etmesi demektir. Böylelikle emrine düzenlenen kişi konşimentonun temsil ettiği eşya üzerindeki haklarından yeni hamil lehine vazgeçmiş sayılacaktır.

Taşıyanın eşyayı teslim sorumluluğu açısından, hak iddia eden kişi tarafından kendisine kadar takip edilebilen bir ciro silsilesi ile tek bir konşimento tahliye limanında ibraz edilse dahi taşıyan yetkili hamiline eşyayı teslim etme borcunu yerine getirmiş sayılır²⁷. Taşıyan konşimento üzerindeki ciro imzalarının geçerliliğini

²⁶ Gülüm Bayraktaroğlu Özçelik, Konşimentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Aynî Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti, **Ankara Barosu Dergisi**, Y. 66, S. 2 (Bahar 2008), s. 58.

²⁷ TTK m. 1230.

kontrol etmekle yükümlü değildir. Konşimentoyu ibraz eden tarafın kimliğini ve ciro silsilesini doğrulaması yeterlidir.

Konşimentonun bir şahıs namına yazılması da mümkündür. TTK'ya göre nama yazılı senet belli bir şahsın namına yazılı olup da onun emrine kaydını ihtiva etmeyen ve kanunen de emre yazılı senetlerden sayılmayan kıymetli evraktır²⁸. Yani söz konusu senedin öncelikle kanunen emre yazılan bir senet olmaması gerekir. Eğer belli bir kişinin emrine değil namına yazılmışsa o senet nama yazılı bir senettir.

Taşıyanın konşimentoyu emrine kaydı koymadan belli bir şahsın namına düzenlemesiyle konşimento nama yazılmış olur. Bu ifadeden konşimentonun kanunen varsayılan düzenlenme şeklinin nama yazılı olduğu anlaşılmaktadır.

Tahliye limanında eşyanın teslimini isteyen kişi zaten konşimentonun emrine yazıldığı kişi ya da temsilcisiyse eşyanın teslimi sorunsuzca gerçekleştirilir. Eğer konşimento üçüncü bir şahsa devredilmiş ise hamilin yetkili olması senet devir işleminin geçerliliğine bağlıdır.

Devir yönünden konşimentoların son türü hamiline yazılı konşimentodur. Hamiline yazılı senetler TTK'da metni ya da şeklinden hamilin hak sahibi sayılacağı anlaşılan kıymetli evrak olarak tanımlanmaktadır²⁹. Konşimento özelinde düşünüldüğünde, gönderilenin adı yazılmamış, emre kaydı da bulunmayan konşimentolar hamiline yazılı sayılır.

Hamiline yazılı senedin devri, senedin el değiştirmesi ile mümkündür. O halde konşimentoyu elinde bulunduran her kimse o kişi yetkili hamil sayılacaktır. Herhangi ek bir işleme gerek olmadan, evrakın el değiştirmesi ile konşimentoya bağlı haklar da devredilmiş sayılacağından bunun bir güvenlik açığı olarak değerlendirilmesi mümkündür. Dolayısıyla uygulamada hamiline yazılı konşimentoya pek sık rastlanmamaktadır.

Öte yandan, TTK'da konşimentonun nama ve emre yazılmasının aksine hamiline yazılabileceğinin açıkça düzenlenmemiş olması doktrinde iki farklı görüş oluşmasına yol açmıştır. Bir görüş kanunda hamiline tanzim edilebileceği belirtilmemiş bir

²⁸ TTK m. 654.

²⁹ TTK m. 658.

evrakın hamiline beyanı ile ya da lehtar gösterilmeksizin hamiline tanziminin mümkün olmayacağı yönüyle³⁰ bir diğer görüş konşimentonun hamiline yazılabileceği yönündedir³¹.

1.4.2. Özellikler Yönünden

Konşimentolar özellikleri bakımından, yükleme durumuna göre ve üzerine şerh bulunup bulunmamasına göre iki kategoride incelenebilir. Yükleme durumundan kasıt denizde eşya taşınmasının tarifeli mi (liner) yoksa tarifesiz mi (tramp) yapıldığıdır. Tarifesiz seferler geminin taşınacak eşyanın bulunduğu limana gidip eşyayı yüklemesi ve yine belli bir limanda tahliye edilmesi anlamına gelmektedir. Tarifeli sefer ise yükten bağımsız olarak önceden belirlenmiş yükleme ve tahliye limanları arasında düzenli yapılan seferlerdir³².

Bu iki tür seferin özellikleriyle paralel olarak kullanılan konşimento türleri de değişiklik göstermektedir. Tarifesiz seferlerde gemi söz konusu eşyanın taşınması amacıyla özel olarak hareket ettiğinden yükleme konşimentosu adı verilen, eşyanın gemiye yüklendiğini ispatlayan konşimento kullanılır. Tarifeli seferlerde ise yük geminin düzenli gittiği limana bırakıldığı için konşimento taşıyan eşyayı teslim aldığı belgeler ancak gemiye yüklenmesinden önce düzenlenir. Buna da tesellüm konşimentosu denir³³.

Düzenli hat konşimentosu (liner bill of lading), konteyner konşimentosu (container bill of lading), kombine taşıma konşimentosu (combined bill of lading), tek konşimento (through bill of lading) ve taşıma aracısı konşimentosu (freight forwarder bill of lading) kimi tarifeli sefer konşimentolarındandır.

³⁰ Hayri Domaniç, **Kıymetli Evrak Hukuku ve Uygulaması: TTK Şerhi IV**, İstanbul: Temel Yayınları, 1990, s. 50-51.

³¹ Sami Akıncı, **Deniz Hukuku – Navlun Mukaveleleri**, İstanbul: Sermet Matbaası, 1968, s. 230.

³² Ülgener, **a.g.e.**, s. 36-39.

³³ **a.g.e.**, 499.

Tesellüm konşimentosu yükleme tarihi ve hangi gemiye yüklendiğine ilişkin kayıtlar eklenerek yükleme konşimentosuna dönüştürülebilmektedir. Yahut da tesellüm konşimentosunun iadesi karşılığında sıfırdan yükleme konşimentosu düzenlenebilir³⁴. Bu iki konşimento türü arasında hukuki fonksiyonları açısından fark olmamakla birlikte deniz aşırı ticari işlemlerde ve akreditifli satışlarda kullanım kolaylığı sağladığından genellikle yükleme konşimentosu tercih edilir.

Seferin özelliklerine bağlı olarak düzenlenen konşimento çeşitleri haricinde, konşimentoya şerh koyulup koyulmadığına göre de ikiye ayrılabilir. Eşyanın temiz yüklendiğine dair (clean on board) konşimentolar ve aksi yönde şerh konularak bozulmuş konşimentolar vardır.

Temiz konşimento yükün cinsi, miktarı ve dış görünüşünden anlaşılan vaziyetinde herhangi bir ihtirazi kayıt içermeyen evraktır. Taşıyan yükletenin belirttiği kayıtlardan şüphe duyabilir. Bu kayıtların doğruluğunu kontrol etme imkânı da bulunmayabilir. O halde konşimentoya durumu anlatır şerhler koyması gerekecektir. Aksi takdirde temiz konşimento bir karine sayılacak, tahliye limanında teslim edilen eşyanın durumu ile temiz konşimento çelişirse taşıyanın bundan doğan bir sorumluluğu olacaktır³⁵.

Öte yandan taşıyan tarafından konulan hangi şerhlerin temiz konşimentoyu bozacağı da bir tartışma konusudur. Örneğin, paketli olarak yüklenen bir eşyaya için torbaların yırtık, pis ya da ıslak olduğuna ilişkin koyulan bir kaydın temiz konşimento tanımına uygun düşmeyeceği tartışma götürmezken, paketli eşyanın içeriği ve durumunun bilinmediğine dair bir kayıt olsa dahi konşimento yine de temiz sayılabilir.

Temiz konşimento akreditif şartlarını yerine getirmek için zorunludur³⁶. Bu sebeple kimi durumlarda eşyanın durumu şerh düşülmesini gerektirse de taşıyandan temiz konşimento düzenlemesi talep edilebilmektedir. Bunun karşılığında konşimento hamilinin eşyanın hasarlı durumu sebebiyle taşıyandan talep edebileceği tazminatın karşılanacağını belirten bir garanti mektubu (letter of indemnity, LOI) verilmektedir.

³⁴ Kender vd., **a.g.e.**, s. 183-185.

³⁵ Yeşilova, **a.g.e.**, s. 145-150.

³⁶ Mehmet Melemen, **Uygulamalı Uluslararası Ticaret İşlemleri**, 2.b., İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2012, s. 279-280.

Bu teoride şiddetle karşı çıkılan ve Türk hukukunda da hükümsüz kılınan bir uygulamadır. Ancak ticaret hayatının gereklilikleri göz önüne alındığında uygulamada önüne geçilemediği de görülmektedir. Dolayısıyla günümüzde kullanılması teşvik edilmemekle birlikte gemi sigortaları taşıyanlara tavsiye niteliğinde LOI taslakları sunmaktadır. Böylelikle illa ki bu yola başvurulacaksa en azından taşıyanların bu taslakları kullanarak kendilerini koruma altına almaları amaçlanmaktadır³⁷.

Uluslararası satışlarda eşyayı satın alan kişi çoğunlukla eşyanın fiili durumunu bilmediğinden, konşimento üzerinde yer alan eşya tanımı ve belirleyici özellikler dikkate alınır ve eşya üzerindeki mülkiyet hakkı da bizzat konşimento ile devredilir. Bu sebeple konşimentonun eşyanın gerçek durumunu yansıtması önemlidir. TTK gerçeklere aykırı konşimento düzenlenmesi karşılığı taşıyanın sorumluluğunu taşıtan ya da yükletene devreden her türlü anlaşmayı hükümsüz kılarak³⁸ bir önlem alma yoluna gitmiştir. Taşıyanın kendisine yüklenecek tazminat sorumluluğunu başkalarına rücu ettirmesinin önüne geçilerek caydırıcılık oluşturulacağı düşünülmektedir.

Tüm bu önlemlere rağmen uygulamada LOI karşılığı temiz konşimento düzenlenmesini engellenemediğinden, konşimento hamilini aldatma amacı taşımaksızın düzenlenecek temiz konşimento karşılığı tarafların birbirini tazminat sorumluluğuna karşı korumayı taahhüt etmesinin geçerli olacağının kabul edilmesi yerindedir.

1.5. Navlun Sözleşmesiyle İlişkisi

Navlun, denizyolu ile yapılan eşya taşımaya karşılık verilen ücrettir. Navlun sözleşmesi adı verilen taşıma anlaşması ile miktarı ve ödeme koşulları kararlaştırılır. Bu sözleşmenin iki tarafından biri olan taşıtan tarafından sözleşmenin diğer tarafı olan

³⁷ Yeşilova, **a.g.e.**, s. 192-201.

³⁸ TTK m. 1064/2.

taşımayı taahhüt edene (taşıyana) ödenir. Bu ücretin kazanılması için taşıyanın eşyayı sözleşme koşullarına uygun olarak yükleme limanından tahliye limanına kadar getirip teslim etmesi gerekmektedir.

Taşıyan ile taşıtan arasında bir eşyanın bir limandan diğerine deniz yoluyla nakliyesi üzerine yapılan anlaşmaya navlun sözleşmesi denir. Taşıyan eşyayı belirlenen tahliye limanında teslim etmesine karşılık navluna, yani taşıma ücretine hak kazanır³⁹.

İki tür navlun sözleşmesinden bahsetmek mümkündür. Bunlar taşıyanın taşınacak eşyaya göre geminin tamamı ya da bir kısmını taşıtana tahsis ettiği çarter sözleşmeleri ile tahsis olmaksızın yük taşımanın taahhüt edildiği kırkambar (liner) sözleşmeleridir⁴⁰. Geminin tahsisinin söz konusu olmadığı bu durumda taşıma taahhüdü parçalı eşya üzerinden yapılmaktadır. Genellikle aynı limanlar arasında düzenli sefer yapan gemilerin pek çok yükleten ile belirli bir tarife üzerinden taşıma taahhüdünde kullanılması ile olur⁴¹.

Çarter sözleşmeleri de kimi ayrıntılara göre kendi içinde dört alt gruba ayrılır. Bunlardan ilki geminin sadece teçhizatı kiraya dâhil olacak şekilde çıplak halde tahsis edildiği bare boat çarterdir. Bu durumda gemi personelinin bulunmasıyla birlikte her türlü teknik ve ticari yönetim kiracıya aittir. Uygulamada genellikle kullanılmış gemiler için Barecon A, yeni inşalar için ise Barecon B tipi çarter sözleşmesi ile kiraya verilir.

Çarter sözleşmelerinin ikinci türü teknik ve ticari yönetimin kiracıya gemi üzerindeki personel ile birlikte devredildiği demise çarterdir. Burada donatanın sorumluluğu gemiyi sefere elverişli olarak kiracıya teslim etmektir.

Bunlar dışında bir de gemi, teçhizat ve personelinin belli bir zaman dilimi ya da belli bir sefer için tahsis edildiği zaman çarter (time charter) ve yolculuk çarter (voyage charter) sözleşmeleri vardır. Zaman çarterında geminin sadece ticari yönetimi söz konusu zaman dilimi için kiracıya geçmekte, yaygın olarak da Baltime, Linertimei NYPE, Asbatime, Shelltime gibi tip sözleşmeler kullanılmaktadır.

³⁹ Ülgener, **a.g.e.**, s. 36-37.

⁴⁰ TTK m. 1138.

⁴¹ Didem Algantürk, **Deniz Hukuku Ders Notları**, İstanbul: TÜDEV Yayınları, 2002, s. 62.

Yolculuk charterında ise ticari yönetim de donatanda kalmakta, yalnızca sözleşmede belirlenen şartlara uygun olarak yolculuk tamamlanmaktadır. Gencon, Asbatank, Intertank, Grains tipi sözleşmeler kullanılması yaygındır.

Yukarıda saydığımız tip charter parti formları haricinde bir de belli bir emtianın ticaretine özel olarak hazırlanmış formlar bulunmaktadır. Hububat taşımaları için BFC ve Norgrain; kömür taşımaları için Amelsh; demir ticareti için Mediterranean Iron Ores tipi formlar örnek verilebilir⁴².

Taraflar bizzat kendileri ya da broker (navlun komisyoncusu) aracılığıyla iletişim kurmakta ve kendi ihtiyaçları doğrultusunda tip formlar üzerinde yapacakları pazarlık ve değişiklikler ile anlaşmaya varırlar. Böylelikle navlun sözleşmesi kurulmuş olur.

Navlun sözleşmesinin oluşması için öncelikle taşıma taahhüdü olması gereklidir. Taşıma taahhüdü sayesinde navlun sözleşmesi taşıma hukukundaki diğer sözleşme türlerinden ayrı bir karakter göstermektedir. Örneğin gemi kira sözleşmesinde gemi belirli bir zaman için başkasına tahsis edilir. Ancak bu sözleşme bir yük taşıma taahhüdü içermez. O halde taşıma taahhüdünün olmadığı bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılmayacaktır.

Navlun sözleşmesinin bir diğer unsuru taahhüt edilen taşımanın denizyolu ile yapılmasıdır. Kara, hava ve demiryolu ile yapılan taşımalara ilişkin sözleşmelerin navlun sözleşmesi olarak kabul edilmeyeceği zaten açıkken, dikkat edilmesi gereken unsur akarsu ya da göl gibi deniz sayılmayan iç sularda yapılan taşımaların da navlun sözleşmesi kapsamına girmeyeceğidir.

Bir taşıma sözleşmesinin navlun sözleşmesi sayılıp sayılmayacağıın önemi hangi kanun hükümlerinin uygulanacağıın belirlenmesi konusunda ortaya çıkar. Zira iç sularda yapılan bu taşımalar taşıma hukukunun genel hükümleri çerçevesinde değerlendirilecektir. Navlun sözleşmeleri hakkındaki düzenlemelere ise TTK'nın Deniz Ticareti adını taşıyan dördüncü kitabında yer verilmiştir⁴³.

Hangi taşıma sözleşmelerinin navlun sözleşmesi olarak değerlendirileceğine ilişkin bir diğer istisna da posta idaresinin denizyolu ile yaptığı taşımalarıdır. Bu taşımalar

⁴² a.g.e., s. 60-61.

⁴³ Sevgi Sunal Erguvan, **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti**, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2007, s. 21.

navlun sözleşmesi hükümlerine değil Posta Kanunu ve Posta Tüzüğü'ne tabi olacaktır⁴⁴.

Ayrıca, bir taşımanın navlun sözleşmesi sayılabilmesi için taşıma taahhüdüne konu olan bir eşya olması gerekmektedir ancak bu eşyanın bir ticari değerinin bulunması şart değildir. Anlaşılacağı üzere navlun sözleşmesi tanımı yalnızca maddi şeyleri kapsadığına göre o halde denizde insan taşımak üzere yapılan sözleşmeler navlun sözleşmesi sayılmayacaktır. Yolcu taşıma sözleşmeleri navlun sözleşmesi kavramının dışında tutulmuş ve ilgili düzenlemeler de TTK'nın ayrı bir bölümünde yapılmıştır⁴⁵. O halde yolcu taşıma taahhüdü karşılığında ödenen ücret de navlun olarak adlandırılmaz.

Taşınacak eşyanın mülkiyetinin kimde olduğu önemli değildir. Taşıyanın söz konusu eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması navlun sözleşmesinden bahsedebilmek için yeterlidir. Zilyetliğin vasıtalı ya da vasıtasız oluşu ise navlun sözleşmesinin türüne göre (alt taşıma sözleşmesi olup olmadığı) göre değişecektir.

Buradan hareketle denilebilir ki gemi içindeki yolcuların ya da işletmelerin kendi korumaları altında tuttuğu el bagajı ve benzeri eşyalar taşıyanın zilyetliğine girmediğinden navlun sözleşmesi hükümlerine tabi olamazlar⁴⁶.

Son olarak, isminden de anlaşılacağı üzere navlun sözleşmesinden bahsedebilmek için eşya taşıma taahhüdünün bir ücret, yani navlun karşılığı gerçekleştirileceğinin belirtilmiş olması gerekmektedir⁴⁷.

Çarter ya da kırkambar sözleşmesi özelliklerinden bağımsız olarak hiçbir navlun sözleşmesi şekle tabi değildir⁴⁸. Bu sebeple konşimento bir navlun sözleşmesine işaret edebilir ya da navlun sözleşmesinin görevini bizzat görebilir. Her halükarda bir konşimentonun varlığı, taşıyan ile yük ilgilileri arasında bir taşıma anlaşmasının varlığına delalet eder.

Taşıyan, taşıtan ve alıcı konşimentoyla ispat edilen bu anlaşmanın, yani hukuki ilişkinin taraflarıdır. Şayet alıcı aynı zamanda taşıtan değilse üç taraflı bir ilişki söz

⁴⁴ TTK m. 1138/2.

⁴⁵ TTK m. 1249-1256.

⁴⁶ Erguvan, **a.g.e.**, s. 22-23.

⁴⁷ **a.g.e.**, s. 25.

⁴⁸ TTK m. 1138.

konusudur. Ancak bu kısma kadar saydığımız ortak özellikleri haricinde charter ve kırkambar sözleşmelerinin konşimento ile ilişkisi farklılıklar göstermektedir.

TTK uyarınca charter sözleşmeleri kapsamında taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkide konşimento esas tutulur⁴⁹. Konşimento hamilinin tahliye limanında yükü teslim almak istemesi navlun sözleşmesinden bağımsız olarak kazandığı bir haktır. Taşıyan ile gönderilen arasında konşimento hükümleri esasken taşıyan ile taşıtan arasında da navlun sözleşmesi esas alınır.

Öte yandan kırkambar taşımalarında çoğu zaman yazılı bir sözleşme yapılmamaktadır. Bu sebeple taşıtan, taşıyan ve konşimento hamili arasındaki ilişkiler konşimento vasıtasıyla düzenlenmekte ve ilgili hükümler konşimentonun arka yüzüne yazılmaktadır. Ancak navlun sözleşmesinden farklı şartlar içeren bir konşimento düzenlense dahi bu navlun sözleşmesinin değiştirildiği anlamına gelmemektedir⁵⁰.

Konşimentodan doğan borç konşimento bir kambiyo senedi olduğundan navlun sözleşmesinden bağımsızdır. Navlun sözleşmesi hükümsüz kılınır ya da feshedilirse dahi konşimento borcu geçerli kalacaktır. Elbette bu konşimentonun aynı zamanda taşıyan ve taşıtan arasında sözleşme görevi gördüğü kırkambar taşımaları için geçerli bir kural değildir.⁵¹

1.6. Konşimentoya Uygulanacak Hukukun Tespiti

Konşimento deniz taşımacılığında kullanılan bir belge olarak sıklıkla milletlerarası ihtilaflara konu olabilmektedir. Taşıma her biri farklı ülkelerde bulunan limanlar arasında yapılırken bu durum aşikâr olmakla birlikte taşımanın aynı ülke limanları arasında yapıldığı kabotaj seferlerinde dahi gerek yük ilgililerinin, gerekse gemi mahiyetinin farklı milletlerden olması anlaşmazlık halinde uygulanacak hukukun tayin edilmesini zorlaştırmaktadır.

⁴⁹ TTK m. 1110.

⁵⁰ Ülgener, **a.g.e.**, s. 507.

⁵¹ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 27-30.

Bu durumu çözmek amacıyla konşimentoya ilişkin uluslararası konvansiyonlar yapılmış olmasına karşın, her devletin bu anlaşmalara taraf olmaması, olsa bile üzerlerinde değişiklikler yapılarak yürürlüğe sokulması sebebiyle sorun çözülmekten uzaktadır.

Anlaşmazlık çıkması durumunda hangi hukukun uygulanacağı konusunda da farklı görüşler bulunmaktadır. Bunlardan ilki konşimentonun hangi fonksiyonu itibarıyla anlaşmazlık çıkacak olursa olsun taraflarca karşılaştırılmış tek bir hukukun uygulanması gerektiği yönündedir. Böylelikle ticaret hayatının gerekliliklerine uygun, mümkün olan en pratik şekilde anlaşmazlığın çözüleceği düşünülmektedir.

Buna karşıt diğer görüş de konşimentonun her bir fonksiyonunun birbirinden alabildiğine farklı olduğu, dolayısıyla uygulanacak hukukun da bu farklı işlevlere göre ayrı ayrı tespit edilmesi gerektiğidir. Öyleyse taraflar arası anlaşmazlık konşimentonun hangi işlevinden kaynaklanıyorsa ona göre seçim yapılması lazım gelir. Böylelikle konşimentonun akdi ve aynı işlevleri için uygulanacak hukuk tespit edilebilecektir⁵².

⁵² Özçelik, **a.g.m.**, s. 60-62.

2. KONŞİMENTONUN İÇERİĞİ

Lahey Kuralları çerçevesinde konşimentoya yazılması zorunlu hususlar belirtilmemişse de, konşimentonun asgari olarak içermesi gereken hususlar şu şekilde sıralanmaktadır:

- Eşyanın tayin ve tespiti için gerekli olup yükleme başlamadan önce yükleten tarafından yazılı olarak verilmiş olan; mallar sandıklı veya ambalajlı ise yolculuğun sonuna kadar okunabilir şekilde kalacak veya ambalajsız ise malların üzerine basılmış şekilde kalacak ayırt edici işaretler;
- Yükletenin yazıldığı şekilde belirlediği üzere yerine göre koli veya parça adedi, miktarı veya tartısı;
- Malların görünürdeki vaziyeti⁵³.

Eski TTK'ya göre konşimentoya yazılacak hususlar beş başlık altında toplanmıştır. Bunlar ilgili taraflar, gemi, yerler, yük ve konşimentonun bizzat kendisi ile ilgili kayıtlardır⁵⁴. Yeni TTK'nın ilgili maddesi ise eski Kanundaki tüm bu unsurların yanı sıra Hamburg Kurallarındaki ilgili unsurları da içerecek şekilde genişletilmiştir. Bunlar:

- Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen ve yüklemek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsi, tanınması için zorunlu olan işaretleri, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgi, koli veya parça sayısı ile ağırlığı veya başka suretle ifade edilen miktarı;
- Eşyanın dışardan belli olan hal ve durumu;
- Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ve işletme merkezi;
- Kaptanın adı ve soyadı;
- Geminin adı ve tabiiyeti;

⁵³ LK Art. 3/3.

⁵⁴ eTTK m. 1098.

- Yüklemenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı;
- Yükleme tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı;
- Navlun sözleşmesine göre yükleme limanı ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarih;
- Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanı veya buna ilişkin talimat alınacak yer;
- Konşimentonun düzenlendiği yer ve tarih;
- Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzası;
- Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtlar, ödenecekse bunun miktarı;
- Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süre;
- Sorumluluk sınırlarını genişleten diğer şartlar; ve
- Taraflarca uygun görülen diğer kayıtlardır⁵⁵.

Bu unsurlardan bir ya da birkaçının konşimentoda yer almaması, eğer konşimentonun tanımında belirtilen unsurları karşılıyorsa senedin konşimento sayılmasına engel olmayacaktır⁵⁶. Zira esas nokta konşimentoya kendisine konşimento niteliği kazandıran işlevleri mümkün kılacak unsurların dâhil edilmesidir.

Çalışmanın bu bölümünde konşimentoda bulunabileceği öngörülen tüm unsurlar ayrıntıları ve örnekleriyle tek tek incelenecektir. Ancak unutulmamalıdır ki konşimentonun olmazsa olmaz unsurları ancak kıymetli evrak niteliğinin zorunlu kıldığı unsurlardır. Dolayısıyla inceleyeceğimiz bu özelliklerden kıymetli evrak niteliğinin dışında kalan bir ya da birkaç maddenin eksik kalması konşimentoya halel getirmez.

⁵⁵ TTK m. 1229.

⁵⁶ Meltem Deniz Güner, “Teni Türk Ticaret Kanunu’nda Konşimento ve Konşimentonun İspat Kuvveti”, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken Konulu Sempozyum**, MÜ, İstanbul, 10-12 Mayıs 2012, s. 237-238.

2.1. Gemiye İlişkin Kayıtlar

Gemiye ilişkin kayıtlar geminin adı, IMO numarası, bayrağı gibi deniz taşıtını ayırt edici niteliklerdir. Gemi siciline kayıtlı gemide bu özelliklerin bulunması zorunludur ve ilgili kanunlara göre gemi bordasının her iki yanına ve kıçına okunaklı biçimde yazılır⁵⁷.

Eşyanın hangi gemiye yüklendiğinin bilinmesi hem gemi hem de üzerindeki yükün takibini kolaylaştıracağından, hem de yük sigortası işlemleri için gerekli olacağından konşimentoya ilgili gemi isminin yazılması öngörülmüştür.

Bunun yanı sıra konşimentoya gemi ismi yazılması taşıyanın konşimento hamiline karşı sorumluluğunun konu gemi kapsamında sınırlandırılması açısından da işlev görmektedir. Konşimentonun taşıma sözleşmesine atıf yapan bir evrak olduğu düşünüldüğünde, taşıma sözleşmesine konulan geminin yaşı, bayrağı, yük kapasitesi, sınıfı ve diğer teknik vasıflarının da belirlendiği görülmektedir.

2.2. Taraflara İlişkin Kayıtlar

Her ne kadar konşimento matbu formunda yalnızca yükleten, ihbar adresi, gönderilen ve taşıyan ile ilgili bilgiler için yer almaktaysa da esasen konşimentoyla ilişkisi bulunan başka birçok taraf vardır. Kimi zaman tek bir gerçek ya da tüzel kişi ticari ilişkisi gereği aynı anda birden fazla rolü oynayabilmektedir.

İhbar adresi (notify address) tahliye limanında geminin yanaşma işlemlerinin başlatılması için kaptanın hazırlık mektubunu verdiği taraftır⁵⁸. Eğer ihbar adresi aynı

⁵⁷ Kender vd., **a.g.e.**, s. 41.

⁵⁸ Ülgener, **a.g.e.**, s. 386.

zamanda gönderilen de değilse yükün teslimatıyla ilgili bir hak talebi bulunmayacağından ileriki bölümlerde değinilmemiştir.

2.2.1. Yükleten

Yükleten (shipper) bir malı bizzat taşıtan, satan ya da satımına aracılık eden taraftır⁵⁹. Yani teslim limanında eşyayı taşıyana teslim eden taraftır.

Yükletenin mal teslimine kadar taşıyan ile fiili ilişkisi olmamakla birlikte, yükün teslimi ya da gemiye yüklenmesi ile taşıyanla doğrudan ilişkiye girmiş sayılır.

Yükleten eşyanın cinsi, ölçüsü, sayı ve tartısı ile haricen belli olan hal ve mahiyetini yüklemeye önce yazılı olarak bildirir. Taşıyan bir itirazı olmadığı takdirde konşimentoyu bu bilgiler ışığında hazırlayacaktır.

Taşıtanın ve yükletenin yüklemeyi usulüne uygun olarak yapması, taşıyanın da taşıma sözleşmesini gereğince yerine getirmesine zemin hazırlayacaktır. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğuna karşılık yükletenin de sorumluluklarından söz edilebilir. Ticaret kanunumuz bu hususta Lahey Kuralları ve Alman Ticaret Kanunu'na benzer hükümler sunmaktadır⁶⁰.

Örneğin garanti sorumluluğu olarak anılan hükümler uyarınca yükün miktarı ve markaları hakkında kasıt olmadan dahi yanlış beyan veren taşıtan ve yükleten taşıyana karşı sorumludur. Kusur sorumluluğu hükümlerine göreyse yükün cinsi ve mahiyeti konusunda yanlış beyanda bulunulması durumunda ancak kusur halinde sorumlu kabul edilir⁶¹.

⁵⁹ Sami Aksoy, **Taşıma Hukukundan Fiili Taşıyıcı**, İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2015, s. 27-28.

⁶⁰ TTK m. 1145

⁶¹ TTK m. 1023.

2.2.2. Gönderilen

Gönderilen (consignee) navlun sözleşmesi ve/veya konşimentoda hak sahibi olmasından hareketle yükü kendi adına teslim alacak taraftır. Konşimentonun emre, nama ya da hamiline olarak düzenlenmesine göre gönderilenin tespiti yapılabilir. Eşyanın satışı henüz gerçekleşmemişse gönderilen olarak taşıtan, yükleten, taşıyan veya kaptan gösterilebilir veya gönderilen hiç belirtilmeyebilir⁶².

Gönderilen ihbar adresi ile karıştırılmamalıdır. İhbar adresi, yalnızca varış limanında kaptan tarafından hazırlık ihbarının yapılacağı taraftır.

Konşimentonun esaslı bir unsuru olmasa da, gönderilenin yazılması ile malın ziya ya da hasarı durumunda tazminat talebi hakkına kimin sahip olacağını belirlemek açısından önemlidir. Ayrıca, konteyner ile yapılan taşımalarda, konteynerin liman sahasında bulundurulduğu süreçten doğacak işgaliye bedeli de gönderilenin sorumluluğunda sayılacaktır.

2.2.3. Taşıyan

Taşıyan, eşyanın bir yerden bir yere deniz yolu ile taşınmasını taahhüt eden taraftır. Bunun için taşıyanın illa ki donatan ya da gemi işletme müteahhidi olmasına gerek bulunmamaktadır. Taşıma taahhüdünü içeren bir navlun sözleşmesinde taşıyan isminin açıkça belirtilmiş olması yeterlidir⁶³. Bu taahhüt bir eşya taşıma taahhüdü ise eşyanın bir yerden alınıp başka bir yere götürülmesini; yolcu taşıma taahhüdü ise de yolcunun bir yerden alınıp başka yere götürülmesini içerir.

⁶² Aksoy, **a.g.e.**, s. 29.

⁶³ **a.g.e.**, s. 15-21

Kimi durumlarda sözleşme üzerinde taşımayı taahhüt eden tarafla taşımayı fiilen gerçekleştiren taraf farklı olabilmektedir. Lahey Kuralları taşıyanı taşıma sözleşmesini akdeden taraf olarak tanımlarken Hamburg Kuralları akdi taşıyan (contracting carrier) ve fiili taşıyan (actual carrier) olmak üzere iki farklı taşıyan sıfatı öngörmüştür.

Adından da anlaşılacağı üzere akdi taşıyan, gönderen ile denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden tarafı ifade eder; fiili taşıyan ise taşıma icrası taşıyan tarafından kısmen ya da tamamen kendisine bırakılan taraftır. Bu ayırım ile aynı eşyanın taşınmasını kapsayan birden fazla taşıma sözleşmesi bulunması durumunda ortaya çıkan zarardan sorumlu olacak tarafın belirlenmesi konusunda yaşanacak sorunları çözmek amaçlanmıştır⁶⁴.

Konşimentoya yazılması zorunlu olmamakla birlikte, taşıyanın adının belirtilmesi konşimento borçlusunun belirlenmesi amacıyla konşimentoya konulabilir. Aksi takdirde de Ticaret Kanunu'nun ilgili maddesi gereğince taşıyan donatan sayılacak ve donatanın kim olduğu gemi sicilinde kolaylıkla tespit edilebilecektir⁶⁵.

2.2.4. Kaptan

Kaptan donatan ile akdettiği sözleşmeye istinaden geminin sevk ve idaresinden sorumlu kişidir. Akdedilen bu sözleşme hukuki niteliği açısından bir hizmet sözleşmesidir⁶⁶. Yani kaptan işverenin talimatlarına bağlı olarak gemi üstünde iş görmektedir.

Kaptanın adının konşimentoya yazılmasının nedeni de buradan hareketle gemideki sorumlu makamı belirlemektir. Zira kaptan yüke özen borcu çerçevesinde gemiye yüklenen eşyadan sorumlu tutulabileceği gibi temsil yetkisini gereği gibi kullanmaması sebebiyle donatanın uğrayacağı zarar da kendisine rücu edilebilecektir.

⁶⁴ a.g.e., s. 71-72.

⁶⁵ TTK m. 1238.

⁶⁶ Kender vd., a.g.e., s. 187.

2.3. Yüke İlişkin Kayıtlar

Konşimentonun öznesi olan yük, nitelendirilmesini ve ayırt edilmesini sağlamaya yetecek özelliklerinin belirtilmesi ile konşimentoda yer almalıdır. Sonuçta bu nitelendirme açık biçimde yapılmazsa konşimentonun tam olarak hangi eşyayı temsil ettiği havada kalacaktır. Bir başka deyişle, eşyaya dair belirli detayları içermeyen bir evrak, eşyayı temsil işlevi göremeyeceğinden konşimento olarak nitelendirilemez.

Bu özellikler eşyanın cinsi, miktarı, üzerindeki işaretler ve harici durumu ve varsa değerini kapsayıp, eşyanın taşıyan tarafından belirtilen şekilde teslim alındığına dair karine oluşturur. Bu taşıyan ve gönderilen lehine aksi ispat edilebilen bir karinedir⁶⁷.

Daha önce de söylediğimiz gibi eşyayla ilgili bilgiler yükleme öncesinde yükleten tarafından taşıyana beyan edilir. Eğer yükletenin beyanı taşıyan tarafından gerçeğe uygun bulunmamış ya da taşıyanın doğrulama yapma şansı olmamışsa, yükün özelliklerinin bilinmediği ve/veya belli olmadığı anlamı taşıyan bir şerh düşülebilir. Böylelikle konşimentonun taşıyan aleyhine karine teşkil etmesi engellenmiş olur. Elbette olası bir anlaşmazlık durumunda koyulan şerhle uygun olarak, yük özelliklerinin gerçekten de taşıyan tarafından görülemediğini ispat etmek yükümlülüğü taşıyanındır⁶⁸.

Eğer konşimento üzerinde taşıyanın sorumluluğunu sınırlayıcı bir şerh bulunmazsa bu taşıyanın eşyayı gerçekten de bu şekilde teslim aldığı kabulüdür. O halde tahliye limanında da yük ilgisine aynı şekilde teslim etmekle yükümlü olacaktır.

⁶⁷ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 120.

⁶⁸ **a.g.e.**, s. 121.

2.3.1. Cinsi ve Özellikleri

Konşimentoya yükü tarif eder bilgi yazmak söz konusu olduğunda ilk akla gelen şüphesiz eşyanın cinsidir. Bu sayede konşimentonun temsil ettiği eşyanın ayırt ediciliği sağlanacak ve eşyaya gelebilecek zarar ve ziyaya karşın ispat kuvveti artacaktır.

Nitekim taşıyanın yükletenin beyanından bağımsız olarak eşyanın cinsi ve yükleme sırasındaki durumu tespit etme ve bunu konşimentoya yansıtma hakkı vardır. Örneğin şayet yük paketli ise, ambalaj nedeniyle içeriğin belli olmadığını kaydederek kendini korumaya alabilir. Bu özellikle eşyanın taşıyana gümrük işlemleri tamamlanmış, mühürlü konteynerler içinde teslim edildiği kırkambar taşımaları için önemli bir durumdur.

Öte yandan yükleten tarafından yükün haricen belli olan durumu taşıyana bildirildiği hallerde, taşıyanın “belli değil” şerhi koyabilmesi için kimi şartlar gerekmektedir. Bunun için taşıyanın verilen bu bilgilerin doğruluğunu kontrol etme imkânı olmadığını ispat etmesi lazım gelir.

Paketli yüklerde paketin kendisinde, paketsiz yüklenen eşyaların da bizzat kendisinde gözle görünür hasarlar varsa (ıslak, yağlı, paslı, ezik, eğri vb. gibi) bunlar konşimentoya girilmelidir. Tüm bu kayıtları bildirmek için taşıyan yükletenin beyanına bağlı değildir ve ancak bu şekilde yanlış konşimento düzenlenmesinden doğacak sorumluluğunu ortadan kaldırmış olur⁶⁹.

Üzerinde bu gibi şartlar olan konşimentolar “temiz” sayılmayacağından genellikle bankalarca akreditif işlemlerinde kabul edilmemekle birlikte, konşimentoda yükün harici durumunu gösterir hiçbir kayıt olmaması da eşyanın taşıyan tarafından teslim

⁶⁹ a.g.e., s. 118.

aldığı sırada haricen iyi durumda olduğu anlamına gelmez. Zira taşıyan yükletenin beyanına itimat etmemiş ve eşyayı kendisi kontrol etme şansına erişememiş olabilir⁷⁰.

Üzerinde yükün durumuna ilişkin kayıt olmayan bir konşimento söz konusu olduğunda, zarara uğrayan eşyanın taşıyana temiz teslim edildiğini ispat yükümlülüğü tazminat talep eden tarafın olacaktır.

Tüm bu hususların değerlendirilip konşimentoya yansıtılmasında her ne kadar birincil sorumluluk kaptana ve güverte zabıtlarına verilmiş olsa da, bu görevlilerin tüm yüklemeye kesintisiz nezaret etmeleri her zaman mümkün olmamaktadır. Bu sebeple uygulamada sık sık taşıyan adına hareket edecek sürveyanların kullanıldığı görülmektedir. Bu kişiler yükleme operasyonlarına nezaret eder, eşyanın yükleme öncesi ve yükleme esnasındaki durumunu kayıt altına alıp konşimentoya eklemesi için kaptana raporlama yaparlar.

Konşimentoya eşyanın durumuyla ilgili girilen tüm bilgiler eşyanın gemiye yüklenirken mevcut olan halini yansıtmalıdır. Dolayısıyla eğer gemi vinci ile yükleme yapılıyorsa yük kancaya takıldığı sırada; sahil vinci ile yükleme yapılıyorsa yük gemi küpeştesini geçtiğinde; sıvı ve gaz formdaki yükler için de gemi borusunu geçtiğinde gözetim yapılmalıdır.

Çelik gibi ortam koşullarından çabuk etkilenen yükler için depolama sahasındaki durumu (örneğin açık sahada, hava koşullarına maruz kalacak şekilde bekletilmişse) ve iç nakliye sırasındaki elleçleme hasarları da konşimentoya dâhil edilebilir. Ancak yükün gemi küpeştesini geçtikten sonra başına gelen herhangi bir hasar konşimentoya kaydedilemez.

Eğer yükleme sırasında hasarlı ya da sefere elverişsiz bir yük fark edilirse yüklenmesi engellenmeli, söz konusu eşya hâlihazırda yüklenmişse sağlamı ile değiştirilmesi talep edilmeli, bu da mümkün olmuyorsa konşimento uygun şerh ile düzenlenmelidir. Hasarlı eşyanın kendisiyle birlikte yüklenen diğer eşyaları etkileme, onları da bozma ihtimali varsa bunları birbirinden ayırmak için uygun önlemler alınmalıdır.

Yapılan gözetim sırasında genel olarak aşağıdaki noktaların dikkate alınmasında fayda olacaktır:

⁷⁰ Yeşilova, a.g.e., s. 112.

- Gözetim ile eşyanın genel cinsi (örneğin rulo sac, mısır, kömür) ve eğer varsa paketlenme şekli (naylon torbalar, jüt çuvallar ve benzeri) tespit edilmelidir.
- Eşyanın durumundan eşyanın bizzat kendisi ya da eğer varsa paketinin nasıl görüldüğü, nasıl koktuğu gibi dış özellikleri anlaşılmalıdır. Söz konusu eşya ve/veya paketin normalde nasıl olması gerektiği göz önüne alındığında mevcut yükün ve/veya paketinin özellikleri değerlendirilmelidir.
- Eşyanın durumu aynı zamanda yükün paketlenmesi ve bizzat kendisinin deniz yolculuğunu kaldıracak düzeyde yeterli olup olmadığını da kapsamaktadır.
- İsmiyle müsemma olarak yükleme gözetimi yükün gözle görülebilir durumu dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu öncelikle söz konusu eşya hakkındaki bir uzmanın değil, rabıtalı ve makul bir gemi zabitanın bilgi ve tecrübesi dâhilinde yapabileceği gözetim anlamına gelmektedir.
- İkinci olarak da eşyanın fiilen gözle görülebilecek kısımlarının gözetimi anlaşılmalıdır. Örneğin paketli eşyaların yalnızca paketi hakkında yorum yapılabilir, eşyayı görmek için paketler açılmaz. Aynı şekilde rulo haline getirilmiş bir yükün de sadece dış yüzeyleri kontrol edilebilecektir.
- Eğer eşya açık sahadan yüklenmiş, alt yüzeylere hasar verebilecek bir alanda tutulmuş, ya da sahilden değil mavnalardan yüklenmişse bunlar da konşimentoda yer almalıdır.
- Gözle görünür durumun eşyanın gerçek kalitesini ya da sınıfını kapsamadığı unutulmamalıdır. Özellikle sıvı yüklerde bazen gözle görünür durum ve kalite iç içe geçebilmektedir. Örneğin rengi bozuk bir petrol ürününün eşyanın cinsiyle mi kalitesiyle mi ilgili olduğunu bulmak mümkün olmayabilir. Böyle bir halde taşıyan tercihini temkinli olmaktan yana kullanılmalıdır.
- Dökme yükler yapısı gereği gemi ambarında üst üste yığılacığından ve ilk önce yüklenip ambarın en altında kalmış yükleri görmek mümkün olmayacağından, gözetimin yükleme bittikten sonra ya da bitimine yakın yapılması yeterli olmayacaktır. Bunun yerine yükleme operasyonu süresince düzenli aralıklarla yük durumunun kontrol edilmesi tavsiye olunur. Böylelikle yükle ilgili bir problem tespit edilmesi durumunda zararın daha erken bir etapta önlenmesi de kolaylaşacaktır.

- Konteyner yüklemelerinde eğer konteyner taşıyan tarafından sağlanmışsa geminin yük alma alanı (bir nevi ambarı) gibi, yükleten tarafından sağlanmışsa paket gibi değerlendirilecektir. Konteyner mühürlerinin sağlam olduğunun ve mühür numaralarının kontrol edilmesi gerekir. Eğer mühür kırılmışsa konteyner içindeki eşyanın genel dış görünüşüne bakılmalı, konteyner tekrar mühürlenmeli ve yeni mühür numarası kaydedilmelidir.
- Eşya üzerinde bulunan her türlü hasar ve kusur yeterli detay verilerek, eşyanın markası ve tespitin yapıldığı yer de belirtilerek kayıt altına alınmalıdır.
- Eğer mümkünse gözetimi yapılmış eşyadan numune alınmalı, bunlar uygun protokolle kayıt altına alınıp muhafaza edilmelidir. Böylece taşıyanın elinde eşyanın yüklenme anındaki durumuyla ilgili somut delil bulunacaktır⁷¹.

2.3.2. Miktarı

Gemiye yüklenen eşyanın miktarının belirlenmesi amacıyla taşıyan yükün ölçü, sayı veya tartısından en az birini konşimentoya geçmekle yükümlüdür. Ölçü, sayı veya miktardan kasıt paket ya da parça sayısı ile ağırlıktır. Yüklenen eşyanın cinsine göre taşıyan bu bilgilerden istediğini seçmekte özgürdür⁷². Her üç kayıt da konşimentoya aktarılırsa, bilgilerin tümünün doğruluğu hakkında karine oluşacağı unutulmamalıdır.

Tıpkı eşyanın fiziki durumunda olduğu gibi, eşyanın miktarı konusunda da taşıyanın yükletenin beyanlarının doğruluğunu kontrol etme imkânı bulunmaması veya bu beyanların doğruluğundan emin olmaması halinde taşıyan yükletenin miktar beyanını doğru kabul etmek zorunda değildir⁷³.

Bununla birlikte, eşyanın miktarı konşimentonun temel unsurlarından olduğundan ötürü konşimentonun miktarını belirtmeksizin bir eşyayı temsil etmesi düşünülemez. Dolayısıyla eğer taşıyanın yükletenin beyan ettiği miktarla ilgili soru işaretleri varsa,

⁷¹ Gard, **Guidance on Bills of Lading**, 2001, s. 13-14.

⁷² Demirkıran, **a.g.e.**, s. 113.

⁷³ **a.g.e.**, s. 115.

bu beyanı konşimentoya bir şerh ile yazarak aleyhine karine teşkil etmesine engel olabilir.

Söz konusu eşyanın cinsine göre miktarın belirlenmesi için çeşitli yöntemler tercih edilebilir. Bunlar parçalı yükler için puantaj, dökme yükler için su çekim tetkiki, tankerler için gemi ölçüm raporu olabilir. Her ne yöntem tercih edilirse edilsin ölçüm raporunun ölçümün yapıldığı yer ve tarih, ölçümü etkileyen dış faktörler gibi bilgiler de verilerek raporlanması gereklidir. Taşıyan tıpkı eşyanın durumunun tetkikinde olduğu gibi miktarın ölçülmesinde de sürveyan görevlendirmeyi tercih edebilir⁷⁴.

2.3.3. Değeri

Konşimentoda eşyanın kıymetinin belirtilmesi sık rastlanılan bir durum değildir. Yine de eğer navlun sözleşmesinde bu yönde bir hüküm varsa eşya değerinin de konşimentoya yazılması gerekir. Zorunlu olmadığı hallerde dahi özellikle söz konusu eşyanın değerinin çok yüksek olması halinde belirtilmesi yarar sağlayabilir. Konşimentoda eşyanın kıymeti yazıyorsa, olası bir tazminat talebinde taşıyan bu bedel üzerinden sorumlu tutulacaktır.

Elbette bunun için taşıyanın yükletenin beyanından şüphe duymaması ve kontrol imkânının olması gerekmektedir⁷⁵.

⁷⁴ Gard, **a.g.e.**, s. 15.

⁷⁵ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 116.

2.4. Sefere İlişkin Kayıtlar

Seferden anlaşılan geminin eşyayı alıp deniz yolu ile nakliyesini yaptıktan sonra alıcı lehine boşaltmasıdır. İşte geminin yükleme ve tahliye işlemlerini yapacağı bu yerleri temsil eden limanlar konşimentonun ön yüzünde belirtilir.

Yükleme ve tahliye limanları konşimentonun kıymetli evrak işlevini yerine getirmesi açısından zorunlu unsurlar olmamakla birlikte, her birinin ayrı ayrı önem arz ettiği yadsınamaz. Yükleme limanı malın menşeinin tespiti açısından önemli olup, aynı zamanda genellikle konşimentonun da düzenlendiği yerdir. Yükleme limanında yapılacak gözetim, sayım ve ölçüm işlemleri sonucunda belirlenecek yüke ilişkin kayıtlar taşıyan lehine karine teşkil edecektir.

Tahliye limanı da taşıyanın gemisine aldığı yükü alıcıya teslim etme borcunun gerçekleştirildiği yerdir. Eşyanın yüklendiği halden farklı bir biçimde, bozulmuş, hasar görmüş ya da eksilmiş olarak getirildiğinin tespiti ancak tahliye limanında gerçekleştirilecek gözetim işlemleri sayesinde olacaktır. Bu gibi bir durumda, tarafların haklarını koruyabilmek adına tespit işlemlerini zamanında gerçekleştirmesi önemlidir.

Taşıyanın eşyayı yükleme limanından alıp tahliye limanına ulaştırması karşılığında hak kazandığı taşıma ücreti olduğu göz önünde bulundurulduğunda navlun da seferin bir parçası olarak düşünülebilir. Konşimentoya navlunla ilgili konulan kayıtlar da navlunun kim tarafından ödeneceğinin belirlenmesi açısından önemlidir.

Zira tanımı itibarıyla navlun borçlusu taşıtarken şayet aksi kararlaştırılmışsa bu durumda gönderilenin navlunu ödeyeceği konşimentoya yazılabilir ya da taşıma sözleşmesindeki ödeme biçimine atıfta bulunulabilir.

2.4.1. Yükleme ve Tahliye Limanları

Yükleme, söz konusu eşyanın taşıtan ya da yükleten tarafından gemiye getirilmesi ve gemi tarafından teslim alınmasını ifade eder. Bu durumda yükleme limanı da geminin eşyayı teslim almak için yanaşacağı önceden kararlaştırılmış yerdir. Bu yer liman ya da rıhtım olarak belirtilebilir⁷⁶.

Taşıyanın seferi gerçekleştirecek gemiyi, taşıma sözleşmesinde belirtilen tarihler arasında, başka bir deyişle fesih tarihini kaçırmadan yükleme limanında hazır bulundurması gerekir. Kançello adı verilen bu zaman aralığı eşyanın limanda hazır bulundurulacağı dolayısıyla geminin limanda bulunması gereken en erken ve en geç günleri ifade eder. Kançellonun son günü olan fesih tarihi itibarıyla gemi hazırlık mektubunu vermediği takdirde taşıtanın taşıma sözleşmesini feshetme hakkı ve taşıyanın da tazminat sorumluluğu doğacaktır⁷⁷.

Eğer taşıma sözleşmesinde yükleme limanı önceden belirlenmemişse bunun tayin hakkı taşıtana aittir⁷⁸. Yükleten taşıyan adına yükleme limanı tayin edebileceği gibi birden çok taşıtanın aynı sefer kapsamında yükünü taşıttığı kısmi çarterlarda taşıtanlar ortaklaşa bir yükleme limanı kararlaştırmalıdır.

Şayet yükleme limanı zamanında belirlenemez veya belirlenen liman hava ve deniz şartları, su derinliği, limanın fiziki koşulları gereği yanaşmaya uygun bulunmazsa kaptan gemiyi uygun bir demir sahasına demirler. Söz konusu koşullar geminin yanaşmasına izin verdiği zaman gemi belirtilen limana yanaşıp eşya yüklemeye başlayacaktır.

Ancak taşıyanın ihbarına karşın yükleme limanının hala belirlenemediği durumlarda bu kez de taşıyanın sözleşmeyi feshetme hakkı, taşıtanın da tazminat sorumluluğu

⁷⁶ Ülgener, **a.g.e.**, s. 198-200.

⁷⁷ Kender vd., **a.g.e.**, s. 165-166.

⁷⁸ TTK m. 1142.

doğar. TTK'nın ilgili maddesi⁷⁹ kıyasen uygulandığında, kararlaştırılan navlunun yarısına denk gelen miktar tazminat olarak talep edilebilecektir⁸⁰.

Kırkambar taşımalarında birlikte hareket ederek karara varması m¼mk¼n olmayacak kadar çok taşıtan s¼z konusu olabileceğinden, uygulama genellikle belli bir hatta çalışan gemilerin y¼kleme limanına varışına g¼re taşınacak eşyanın da acenteler vasıtasıyla bu limana ulaştırılması şeklinde dir.

Tahliye boşaltma anlamı taşımakta, eşyanın gemiden boşaltılmasına işaret etmektedir. Esasen s¼z konusu eşyanın onu teslim alacak kişinin tasarrufuna geçirmek ¼zere hazır bulundurulması demektir⁸¹. Hazır bulundurulacak yerden de tahliye limanı anlaşılmaktadır.

Tahliye limanı genellikle taşıma s¼zleřmesinde ¼nceden kararlaştırılmaktaysa da, uygulamada bunun iki t¼rl¼ istisnasının olabileceği g¼r¼lmektedir. Bunlardan ilki belli ve tek bir limanın değil, bir b¼lge ya da birkaç limanın birden tahliye yeri olarak kararlaştırılması, bunlardan hangisinin gerçekten tahliye için seçileceğinin koņřimento d¼zenlendiđi anda belli olmamasıdır. Bu durumda koņřimento t¼m bu seçenekleri içerecek şekilde d¼zenlenir ve tahliye limanı taşıtan tarafından sonradan bildirilir.

Kimi durumlarda da tahliye limanı koņřimento d¼zenlendiđi sırada belli olmakta ancak ticari bir takım kararlar neticesinde sonradan değişiklik yapmak gerekmektedir. ¼yleyse ya d¼zenlenen koņřimento iptal edilip tahliye limanında yapılan değişikliği yansıtan yeni bir koņřimento hazırlanarak ya da tahliye limanında yapılan bu değişiğin taşıyan hesabına doğurabileceği zararların tazmin edileceğini kabul eden bir garanti mektubu d¼zenlenerek bu durumun ¼stesinden gelinebilir.

Koņřimentoların iptali için kaç n¼sha halinde d¼zenlendiyse hepsinin iptal eden tarafın elinde bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla orijinal koņřimentolardan bir ya da birkaçının gemiye teslim edildiği ya da uzak coğrafyalara g¼nderildiđi durumlarda, iptal için gerekli lojistik ve kırtasiye işlemleri uzun zaman alacağından, taşıyan

⁷⁹ TTK m. 1159.

⁸⁰ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 105.

⁸¹ TTK m. 1166.

açısından her ne kadar riskli olsa da garanti mektubu alma seçeneğinin daha sık tercih edildiği görülmektedir.

Yine yükleme limanında olduğu gibi, tahliye yeri henüz kararlaştırılmamışsa ya da gösterilen tahliye yeri fiziki şartlar dolayısıyla geminin yanaşmasına engel teşkil ediyorsa, kaptan bu durumun üstesinden gelinene dek uygun bir demir alanına demirler.

2.4.2. Navlun

Navlun, eşyanın yükleme limanından teslim alınıp tahliye limanına kadar deniz yoluyla nakliye edilmesi karşılığında taşıyana ödenen ücrettir.⁸² Navlun sözleşmesi terimine adını verdiği göz önüne alındığında taşımanın önemli unsurlarındandır ve bu sözleşme kapsamında taraflar arasında serbest olarak kararlaştırılır. Sözleşmede navlunun belirlenmediği durumlar da olabilir. O halde navlun taşıma koşulları dikkate alınarak teamüle uygun olarak belirlenecektir⁸³.

Tarafların isteğine göre konşimentoda navlunun ödenme şekline ilişkin navlun peşinen ödenmiştir, varış limanında ödenecektir gibi kayıtlar konulabilir. Ancak navlun tutarı konşimentoya yazılması zorunlu bir unsur değildir.

Navlun alacaklısı olmak için gerekli olan deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt etmek iken, Ticaret Kanunumuza göre navlun borçlusunun kim olacağı konusu kimi karışıklıklara yol açmaktadır. Zira TTK'da konşimento içeriğine ilişkin kayıtlar arasında “navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarı”⁸⁴ şeklinde yer bulması bir anlam düşüklüğü yaratmaktadır. Ancak bu maddeden örnek aldığı Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi gönderilen tarafından ödenecek navlun miktarı ve navlunun gönderilen tarafından ödeneceği ibarelerinin

⁸² Kender vd., **a.g.e.**, s. 155.

⁸³ TTK m. 1195.

⁸⁴ TTK m. 1229.

yer alması anlaşılmalıdır⁸⁵. Navlun gönderilen tarafından ödenmeyecekse kimin tarafından ödeneceğine dair ayrı bir kayıt bulunmasına gerek yoktur zira prensip olarak navlun borçlusu zaten taşıyandır⁸⁶.

2.5. Tanzimine İlişkin Kayıtlar

Konşimentonun üzerine aynı zamanda kendisine ilişkin kayıtlar da bulunmaktadır. Bunlar konşimentonun kaç nüsha halinde, nerede, ne zaman ve kimin tarafından düzenlendiğidir.

Bu unsurlardan tanzim yeri ve tarihi haricindeki tüm kayıtlar, konşimentonun kıymetli evrak fonksiyonu açısından esaslı unsurlardır.

Ancak bu tanzim tarihinin aslen önemsiz olduğu şeklinde yorumlanmamalıdır. Uluslararası ticarete mal satım anlaşmaları genel olarak eşyanın belli bir tarihte belli bir ülkeden yola çıkmış olması koşuluna bağlı olarak yapıldığından, termin tarihinden daha sonraki tarihli bir konşimento alıcı tarafından reddedilebilir⁸⁷.

2.5.1. Nüsha Sayısı

Konşimento birden çok nüsha halinde düzenlenmesiyle kıymetli evraklar arasında özel bir yere sahiptir. Zira yükleyen ticari işlemleri gereği birden çok nüsha düzenlenmesini talep edebilir ve taşıyan yükletenin talep ettiği kadar çok nüsha düzenlemekle yükümlüdür.

⁸⁵ HK Art. 15/k, (Çevrimiçi)

<http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/doc.html#6> (Erişim Tarihi: 04.05.2016)

⁸⁶ Güner, **a.g.m.**, s. 238.

⁸⁷ Melemen, **a.g.e.**, s. 27.

Uygulamada konşimento genellikle üç ya da dört nüsha olarak düzenlenmektedir. Düzenlenen tüm nüshaların bir arada olması tam set (full set) olarak adlandırılır. Ancak tüm bu nüshalar tek bir konşimento hükmündedir, yani her biri aynı eşya üzerinde ayrı ayrı zilyetlik hakkı vermez. Böylelikle konşimento eşyanın alıcısına güvenli biçimde ulaştırılmakta, satılmak istenen eşya konşimentonun devri ile mülkiyet değiştirebilmektedir. Konşimento ibraz edilip eşya alıcısına teslim olunca tüm diğer nüshalar da hükümsüz kalacaktır.

Düzenlenen her bir nüshanın metin olarak bire bir aynı olması ve her birinde toplam kaç nüsha düzenlendiğinin, mevcut nüshanın bunlar arasından kaçınıcı olduğunun yazılması şarttır.

Taşıyan istediği takdirde yükleten kendisi tarafından imzalanmış bir sureti kaptana teslim etmekle yükümlüdür ki buna kaptan kopyası denmektedir. Kaptan kopyası sadece bir ispat vasıtası olup kıymetli evrak niteliğine sahip değildir.

Konşimentonun tüm nüshaları tek bir kişinin elindeyken teslim konusunda problem yaşanmamaktadır. Ancak eğer her bir kopya farklı bir hamilin elindeyse taşıyanın bunlardan hangisinin gerçek hak sahibi olduğunu belirlemesi konusunda zorluklar yaşanabilir. Bu noktada öncelik ve iyi niyetle iktisap prensipleri devreye girecektir. Yani taşıyan kendisine tahliye limanında eşyayı teslim almak için ilk müracaat eden hamile eşyayı teslim ederek borcundan kurtulacaktır⁸⁸.

Öte yandan eğer taşıyan talep sahiplerinden hangisinin haklı hamil olduğu yönünde kuşkuya düşmüşse, eşyanın teslimi ile ilgili tüm talepleri reddedip eşyayı sorun çözülene kadar yedimeine de teslim edebilir⁸⁹.

Eşyanın teslimi tahliye limanında değil de farklı bir ara limanda talep edilirse o halde hamilin tüm konşimento nüshalarını ibraz etmesi gerekmektedir. Aynı şekilde emre yazılı bir konşimentonun temsil ettiği eşyanın kendisine iade edilmesini isteyen bir yükleten de tüm nüshaları ibraz etmek zorundadır⁹⁰.

⁸⁸ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 128-129.

⁸⁹ TTK m. 790.

⁹⁰ TTK m. 1232.

2.5.2. Tanzim Yeri ve Tarihi

Konşimentonun tanzim edildiği yer genellikle yükleme limanı, tanzim tarihi de eşyanın yüklemesinin tamamlandığı tarihtir⁹¹. Örneğin 10 ila 14 Kasım 2015 tarihleri arasında Zonguldak limanında yüklenmiş bir eşyanın konşimentosu da 14 Kasım 2015 tarihinde Zonguldak'ta düzenlenmiş olacaktır.

Yükleme konşimentosu ismine paralel olarak yüklemenin yapıldığını da kanıtlarken tesellüm konşimentosuna yükleme tarihine ilişkin hususi bir şerh konulmadığı müddetçe yüklemeyi ispat niteliği bulunmamaktadır.

Düzenlenme yeri ve tarihi konşimentonun esaslı unsurları değildir ancak konşimento ilişkisinin başladığı yer ve anın belirlenmesi açısından gereklidir. Aynı zamanda konşimentonun tabi olacağı şekil şartı da düzenlendiği yerin kanunlarına göre belirlenecektir.

2.5.3. Tanzim Eden

Konşimento kural olarak taşıyan tarafından düzenlenir. Borçlar Kanunu'nun yazılı şekil şartlarını karşılaması, yani el yazısı ile imzalanmış olması şarttır. Kimi zaman kaptan yerine geminin ya da taşıyanın acentesi tarafından imzalandığı da görülmektedir. Yalnız taşıyan ya da temsilcisinin imzasının bulunması yeterlidir⁹². Ancak eğer konşimento bu temsilci tarafından imzalanacaksa, konşimentonun nasıl düzenleneceğine dair ayrıntılı talimatlar içeren bir yetkilendirme mektubunun kendisine verilmesi gereklidir.

⁹¹ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 128.

⁹² **a.g.e.**, s. 81.

Her ne kadar yüzyıllardır uluslararası ticaret alanında kâğıda basılı konşimentolar kullanılsa da günümüz teknolojik gelişmeleriyle paralel olarak artık elektronik konşimento uygulamasına da geçilmiştir⁹³. Böylelikle kâğıt konşimento ile ticaret yapmanın pahalı ve yavaş olması ile yarattığı dolandırıcılık riskinin de üstesinden gelinmesi amaçlanmaktadır⁹⁴.

Elektronik konşimentolar elektronik ticaret sistemleri vasıtasıyla dijital ortamda kayıt altına alınan belgelerdir. Son yıllarda üç farklı elektronik sistem Uluslararası Koruma ve Tazmin Sigorta Kulüplerinin (International Group of P&I Clubs) onayından geçmiştir.

Kaptan veya donatan temsilcisinin düzenlediği bir konşimentoda taşıyanın adı gösterilmemişse donatan kendiliğinden taşıyan sayılacaktır⁹⁵.

Birden fazla taşıyanın olması halinde ya tüm taşıyanlar adına ilk taşıyan ya da tüm taşıyanları temsil yetkisine sahip olan bir temsilci tarafından konşimento düzenlenir. Konşimentoya her bir taşıyanın sorumluluğunu sınırlar nitelikte bir hüküm konulmadığı müddetçe tüm bu taşıyanlar taşımanın tamamından müteselsil sorumlu olacaklardır⁹⁶.

⁹³ Hakan Karan, **Elektronik Konşimento**, Ankara: Turhan Yayınevi, 2004, s. 50-55.

⁹⁴ <https://www.shiplawlog.com/2016/01/14/electronic-bills-of-lading/>

⁹⁵ TTK m. 1238.

⁹⁶ Aksoy, **a.g.e.**, s. 108-110.

3. TAŞIYANIN NAVLUN SÖZLEŞMESİNDEN SORUMLULUĞU

Sorumluluk kavramı hukukta borçlunun borcuna karşılık malvarlığının güvence oluşturması ve belli bir zararın giderilmesi yükümlülüğü olmak üzere iki farklı anlamı karşılama amacıyla kullanılmaktadır. İkinci anlamıyla sorumluluk tazminat borcundan ileri gelmektedir ve haksız fiil, sebep, sözleşmeden doğan sorumluluk şeklinde üç türü mevcuttur.

Bunlardan en yaygın kusurlu bir davranış sonucu doğan zararın tazmin edilmesini öngören kusur sorumluluğudur. O halde sözleşmeden doğan sorumluluğun sebebi borçlunun bir kusuru olmaktadır. Navlun sözleşmesi de bir borç ilişkisi içerir ve tarafların sorumluluğu yapmış oldukları navlun sözleşmesine dayanır⁹⁷. Daha önceki bölümlerde incelediğimiz üzere navlun sözleşmesi tarafların karşılıklı irade beyanlarıyla girdikleri, her iki tarafa da sorumluluklar yükleyen bir sözleşmedir. Kısaca tekrar etmek gerekirse taşıyanın teslim aldığı eşyayı sözleşme şartlarına göre teslim etmesi karşılığında taşıtan navlun ödemesi yapmaktadır. Taşıyanın sorumluluğunun başlaması içinse kural olarak taşınacak eşyanın kendisine teslim edilmesi gerekmektedir.

3.1. Eşyayı Teslim Sorumluluğu

Taşıyanın teslim aldığı yükü tahliye limanında konşimento hamiline yine konşimentoda yazılı özellikleri bozulmadan teslim etme sorumluluğu vardır. TTK taşıyanın sorumluluğu konusunda Lahey Kurallarına uygun biçimde birtakım

⁹⁷ Seven, Vural, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara: Yetkin Yayınları, 2003, s. 43-45.

düzenlemelere gitmiş, şayet yük konşimento hamiline tamamen ya da kısmen teslim edilemiyorsa bunu iki temel sebebe bağlamıştır. Bunlar geminin sefer başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olmaması⁹⁸ ile teslim alınan yüke sefer sırasında gerekli özenin gösterilmemesidir⁹⁹.

Elbette yükün tahliye limanında tam ve hasarsız olarak teslim edilememesinin başka sebepleri de olabilir. Bunlar da eşyanın yükletenin izni olmaksızın güvertede taşınması¹⁰⁰, başka bir gemiye aktarılması¹⁰¹ ya da navlun sözleşmesi uyarınca belirlenen rotadan sapılmasıdır¹⁰².

Taşıyanın bu sorumluluklarını dengelemek amacıyla aynı zamanda yükün ziya ve hasarından sorumlu tutulamayacağı haller de belirlenmiştir. Bunlar deniz yolculuğunun doğasından kaynaklanan bir takım tehlike ve kazalar, savaş durumu, yükün kendi özellikleri ya da gizli kusurları gibi taşıyanın üzerinde kontrolü bulunmayan bir takım olaylardan kaynaklanan durumlardır¹⁰³.

3.1.1. Gemiye Elverişli Bulundurma

Taşıyan navlun sözleşmesine konu olan seferi tamamlamaya yeterli donanımda bir gemi tahsis etmekle ya da başka bir deyişle tahsis ettiği gemiyi seferi tamamlamaya yeterli donanımda tutmakla yükümlüdür. Bu sorumluluk kısaca geminin seferin başlangıcı itibarıyla denize, yola ve yüke elverişli olması şeklinde adlandırılmaktadır¹⁰⁴.

⁹⁸ TTK m. 1141.

⁹⁹ TTK m. 1178.

¹⁰⁰ TTK m. 1151.

¹⁰¹ TTK m. 1150.

¹⁰² TTK m. 1220.

¹⁰³ TTK m. 1179-1182.

¹⁰⁴ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 47-48.

Denize elverişli bir gemi, umumi donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda demektir.

Yola elverişli bir gemi, denize elverişli olan geminin teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği bakımından yapacağı yolculuğun (tamamen anormal tehlikeler hariç) tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıflara sahip olmasıdır.

Son olarak, geminin yüke elverişli olması, denize ve yola elverişli bir geminin soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere ambarlarının eşyayı yüklemeye, muhafaza etmeye ve taşımaya elverişli olması demektir¹⁰⁵.

Taşıyan yukarıda saydığımız bu özellikleri sağlayan bir gemi tahsis etmemesinden kaynaklanan her türlü zarardan sorumlu tutulacaktır. Yüke ve yola elverişlilik navlun sözleşmesinin öngördüğü yük ile seferi kapsayacak şekilde sınırlandırılabilirken denize elverişlilik kavramının çok daha geniş bir kapsama alanı olduğu dikkatlerden kaçmayacaktır.

Elbette taşıyanın tahsis ettiği gemiyi tüm denizlerde ve her türlü hava koşulunda deniz yolculuğu yapmaya elverişli olup olmadığına göre değerlendirmek haksızlık olacaktır. Nitekim gemilerin kullanılacağı coğrafi koşullara bağlı olarak belirlenmiş buz sınıfı gibi kimi değişik özellikleri vardır. Bu açıdan denize elverişlilik kavramını belli bir denizde, belli bir yükle ve belli bir zaman diliminde yapacağı yolculuk olarak değerlendirmek gerekir¹⁰⁶.

Taşıyan gemiyi sefer başlangıcında ve sefer süresince denize, yüke ve yola elverişli tutamaması halinde eşyaya gelebilecek zararlardan konşimento hamiline karşı sorumlu olacaktır. Taşıyanın bu sorumluluğunu ortadan kaldırmayı amaçlayan herhangi bir sözleşme de hükümsüzdür ve taşıyanın sorumluluğu bakidir¹⁰⁷.

¹⁰⁵ TTK m. 932.

¹⁰⁶ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 49.

¹⁰⁷ **a.g.e.**, s. 53.

3.1.2. Yüke Özen Borcu

Navlun sözleşmesi gereğince taşıyanın yükümlülüklerinden bir tanesi de yüke özen borcudur. Taşıyan eşyanın gemiye yüklenmesi, istiflenmesi, taşınması, elleçlenmesi ve tahliye edilmesi süreçleri boyunca gerekli özeni göstermek durumundadır¹⁰⁸. Yani kendisine teslim edilen yükün güvenli biçimde muhafazası ve tahliye limanına sevk edilmesi için taşıyanın alması gereken tedbirler yüke özen borcu adıyla anılmaktadır.

Sözleşme detayları gereği eşyanın yüklenmesi veya tahliyesinden taşıyan sorumlu olmasa dahi, kaptanın bu süreçlere nezaret etmesi, yükün cinsine göre uygun yöntem ve donanım kullanıldığını takibi zorunludur. Örneğin çuvallı eşyanın yüklenmesinde sapan, sandıklı eşyanın yüklenmesinde tahta paletler, dökme yükler için kepçe, elevatör gibi araçlar kullanılması ve eşyanın gerektirdiği özen ile zarar verilmeden yüklendiğinin tespiti gereklidir.

Eşyalar gemi ambarına indirildikten sonra bir de ambar içinde uygun şekilde yerleştirilmesi ve sabitlenmesi yapılmaktadır ki buna istifleme denir. Yük gemi ambarlarının azami verimle kullanılabilmesi için yerleştirilir; yükün gemi tabanına ve birbirine yapacağı ağırlığın yayılması için gemi tabanı ile üst üste yüklenen eşyaların arasına adına panyol tahtaları yerleştirilir; sefer sırasında eşyanın yerinden oynamasını engellemek için uygun materyallerle gemi tabanına ve birbirlerine zincirleme şekilde bağlanır. İstifleme normal şartlar altında gemi personeli tarafından yapılırsa da bunun için kimi zaman liman işçilerinin kullandığı görülmektedir. Yine bu halde de kaptanın istifleme işlemlerinin usulüne uygun yapıldığını tespit etmesi gerekmektedir.

Son olarak gemiye alınan eşyanın teslim edileceği ana kadar uygun biçimde muhafaza edilmesi gerekmektedir. Yükün gerektirdiği şekilde ambarlar havalandırılmalı, ısıya duyarlı yükler için gerekli sıcaklık sağlanmalıdır.

¹⁰⁸ TTK m. 1178.

TTK uyarınca yüke özen borcunun ihlalden dolayı sorumluluktan bahsedebilmek için taşıyanın bir kusuru sebebiyle yükün hasara uğraması, bu hasarın alacaklıyı maddi kayba uğratması ve son olarak kusur ile zarar arasında bir sebep bağı bulunması gerekmektedir. Kusurun tespiti için bakılacak ölçüt ise aynı şartlar altında tedbirli bir taşıyanın nasıl davranacağıdır¹⁰⁹.

Gönderilenin eşyanın kendisine eksik ya da hasarlı teslim edildiği gerekçesiyle açacağı bir davada ispat yükü taşıyana yüklenmiş, yani taşıyanın baştan kusurlu sayılacağı kararlaştırılmıştır. Bu noktada konşimentonun eşyanın belirtildiği miktar ve durumda teslim alındığı yönünde teşkil ettiği karine ve buradan hareketle ispat kuvveti devreye girer¹¹⁰.

3.1.3. Güvertede Eşya Taşınması

Normal şartlar altında eşya yüklemesi geminin ambarlarına alınarak yapılmaktadır. Geminin güvertesi yük taşınması için ayrılmış bir alan değildir. Taşıyan da yükleten ya da taşıtanın izni dışında güverteye eşya yükleyemez¹¹¹. Şayet yüklerse de bunun sonucunda yükte meydana gelebilecek hasarlar ve kayıptan sorumlu olacaktır.

Ancak yükleten veya taşıtan eşyanın güverteye yüklenebileceğini açıkça veya zımnen beyan edebilir. Örneğin güverte üstünde taşınması olağan olan bir yük (örneğin kereste) konusunda taşıtanın aksi talimat vermemesi ya da güvertede yük taşınacağını öngören bir konşimentoya onay vermesi zımni rıza kabul edilebilir. Nitekim söz konusu eşyanın yükletenin sorumluluğuyla güverteye yüklendiği konşimentoya şerh düşülür.

¹⁰⁹ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 59-63.

¹¹⁰ **a.g.e.**, s. 65.

¹¹¹ TTK m. 1151.

Böylelikle taşıyan güvertede taşınacak yük üzerinde oluşabilecek hasardan sorumlu tutulmayacaktır. Öte yandan taşıyanın bu sorumsuzluğu yüke özen borcunu geçersiz kılmaz¹¹².

3.1.4. Başka Gemide Taşıma

Normal olarak taşıyan navlun sözleşmesinin yapılması sırasında söz konusu sefer için kullanılabilmesi belirtilen gemiyi ya da gemilerden birini tahsis edecektir. Çarter sözleşmesinde belirtilmediği veya taşıtanın onayı alınmadığı müddetçe taşıyanın kararlaştırılan gemiyi değiştirme hakkı yoktur¹¹³. Taşıyan yükü farklı bir gemiye yüklemesi, sefer sırasında başka gemiye aktarması gibi durumlarda ortaya çıkacak her türlü hasardan sorumlu olacaktır.

Taşıyan ancak meydana gelen hasarın yükler başta belirlenen gemide taşınıyorsa bile ortaya çıkacağını kanıtlayabilirse hasarın sorumluluğundan kurtulacaktır. Fakat bahse konu hasar gemi adamlarının kusuru gibi taşıyanın yüke özen borcu kapsamında sorumlu olduğu bir sebepten ileri geliyorsa sorumluluğu devam eder.

Bununla birlikte kırkambar taşımalarında taşıyan önceden sözleşme yaparak belli bir gemi ile eşya taşımayı taahhüt etmediğinden sorumluluğu da farklı olacaktır. Taşımayı gerçekleştirecek gemi konşimento ile tayin edilir ve konşimento aynı zamanda navlun sözleşmesi görevi görür. Konşimentoya yükün taşıyanın işlettiği gemilerden herhangi biri ile taşınması ya da aktarılması yetkisini içeren maddeler girildiğinden TTK'nın öngördüğü sorumluluk ortadan kalkar¹¹⁴.

¹¹² Demirkıran, **a.g.e.**, s. 67-69.

¹¹³ TTK m. 1150.

¹¹⁴ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 70-71.

3.1.5. Haksız Sapma

Gemi yükleme işlemleri bitip de kalkmaya hazır olduğu ilk fırsatta hareket eder. Yola çıktıktan sonraki seyri ile ilgili ya navlun sözleşmesinde bulunan hükmün öngördüğü yolu izler yahut da böyle bir hüküm yoksa hava, deniz ve güvenlik koşullarının elvereceği ölçüde en kısa yoldan tahliye limanına gider¹¹⁵.

Öngörülemeyen bir sebeple, örneğin hava koşulları sebebiyle seyir güvenliğini sağlamak adına veya can ve mal kurtarmak amacıyla rotadan sapılması gibi durumlar hariç her türlü rota değişikliği haksız sapma sayılacaktır.

Taşıyan haksız sapma sebebiyle yükte ortaya çıkacak zararlardan yük ilgisine karşı sorumludur. Ancak bu zararların niteliği ve sınırları konusunda uluslararası konvansiyonlar farklı hükümlere varmıştır. Lahey Kuralları¹¹⁶ sapmanın tanımını ve sapmadan ortaya çıkacak zararları belirlemezken Hamburg Kuralları¹¹⁷ denizde can kurtarmak için alınan her türlü tedbir ile mal kurtarmak için alınan makul tedbirler sonucu yükte oluşabilecek ziya ve hasar durumunu taşıyanın sorumluluğundan çıkarmıştır. Söz konusu tedbirler rotadan sapmayı da kapsamaktadır.

Taşıyan eşyanın teslimindeki gecikme, eşyanın kendisinin ziya veya hasarının denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirler dolayısıyla oluştuğunu kanıtlayarak söz konusu sorumluluktan kurtulabilecektir. Zarar gören yük ilgilisi ise zararın kurtarma tedbirlerinden ileri gelmediğini veya alınan tedbirlerin makul olmadığını buna karşılık ispat edebilir¹¹⁸.

¹¹⁵ TTK m. 1093.

¹¹⁶ LK Art. IV/4 (Çevrimiçi) <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html> (Erişim Tarihi: 04.05.2016)

¹¹⁷ HK Art. 5 ve 6 (Çevrimiçi)

<http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/doc.html#6> (Erişim Tarihi: 04.05.2016)

¹¹⁸ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 71-71.

3.1.6. Konşimentosuz Teslim

Konşimentolar genellikle eşyanın ilgili gemiye yüklenmesiyle üç orijinal nüshadan oluşan bir set halinde düzenlenir ve imzalanıp yükletene teslim edilir. Yükleten, taşıtan ve gönderilen ile arasındaki ticari ilişkiye bağlı olarak konşimentoyu ilgisine gönderir.

Sözleşmede farklı bir şart bulunmadığı müddetçe teamül yükün tahliye limanında konşimento karşılığında teslim edilmesidir. Nitekim konşimentonun işlevlerinden birisi de taşıyanın tahliye limanında yükü teslim ettiği tarafın hukuken hak sahibi olduğunu tespit edebilmesidir. Böylelikle hem taşıyan hem de konşimento hamilinin hak ve ödevleri koruma altına alınmaktadır.

Ancak konşimentonun son hamiline ciro edilmesi süreci her zaman deniz taşımacılığının hızına yetişememektedir. Özellikle de yükleme ve tahliye limanları arasında kat edilecek mesafenin zaten kısa olduğu ya da ticari sürecin uzun sürdüğü taşımalarda yükün teslimi için konşimentonun son hamiline ulaşmasını beklemek mümkün olmamaktadır.

Yanlış kişiye teslim edilen bir yük taşıyanı hem kulüp sigortası kapsamında mahrum bırakacak hem de haklı konşimento hamiline yükün tüm maddi değerinin tazmin edilmesi sonucunu doğuracaktır. Dolayısıyla konşimento olmaksızın eşyanın teslim edilmesi taşıyan için tercih edilebilir bir durum değildir.

Bu gibi durumlarda taşıyana konşimento ibraz edilmeksizin yükün teslimi karşılığında bir teminat mektubu verilmesi önerilebilir ¹¹⁹. Teminatın kapsamı yanlış kişiye yük teslim edildiği iddiasıyla ortaya çıkabilecek tazminat taleplerine karşı taşıyanın koruma altına alınmasıdır.

Her ne kadar tavsiye edilmese de orijinal konşimento olmaksızın yük teslimi yapılması artık ticaret hayatının bir gerçeği haline gelmiştir. Kulüp sigortaları bu gibi

¹¹⁹ a.g.e., s. 73.

durumlardan doğacak zararları teminat kapsamı dışında tutmakla birlikte donatanlara kullanmaları için önerilen teminat mektubu formlarını sunmaktadırlar ki bu formlar genel olarak yerel mahkemelerce de kabul edilmektedir.



4. TAŞIYANIN KONŞİMENTO İÇERİĞİNDEN SORUMLULUĞU

4.1. Konşimentonun Karine Fonksiyonu

Taşıyanın yanlış konşimento düzenlenmesinden sorumluluğunu anlamak için öncelikle konşimentonun karine fonksiyonuna değinmek gerekir. Karine kavram olarak bilinen bir gerçeği temel olarak bilinmeyen bir durum hakkında varsayımda bulunmak anlamına gelmektedir. Konşimentoya eşyayı betimlemek üzere girilmiş maddeler de hem taşıyan hem de konşimento hamili lehine aksi ispat edilebilir, yani adi bir karine niteliğindedir.

Taşıyandan eşyanın eksik veya bozuk teslim edilmesi ya da hiç teslim edilmemiş olması sebebiyle tazminat talep edecek tarafın bahse konu eşyanın cinsi, miktarı, işaretleri ve harici durumunu ispat etmesi gereklidir. Şayet düzenlenmişse konşimento tüm bu hususları içereceğinden, talep sahibinin ayrı ayrı ispat etmesi gerekmeksizin konşimentoyu ibraz etmesi yeterli olacaktır¹²⁰.

Daha önceki bölümlerde de bahsedildiği üzere konşimento yükletenin talebi üzerine taşıyanın düzenlediği, taşımak üzere teslim alınıp gemiye yüklenen eşyayı temsil eden bir kıymetli evraktır. Yükletenin konşimento düzenlenmesini talep etme hakkı taşıyan ile arasındaki sözleşme ilişkisinden ileri gelir. Bu sözleşme konşimentonun hamili lehine taşıyanın yerine getirmesi gereken bir borç doğurmaktadır.

Konşimento borcu olarak anacağımız bu borç uyarınca taşıyan eşyayı konşimentoda belirtildiği şekilde teslim aldığı beyan; eşyayı tahliye limanında konşimento ya da ilgili sözleşme şartlarına göre, konşimentoda belirtilen şekilde konşimento hamiline teslim edeceğini de taahhüt etmektedir¹²¹. Bu da demektir ki konşimento üzerinde yük

¹²⁰ Seven, **a.g.e.**, s. 141-145.

¹²¹ Yeşilova, **a.g.e.**, s. 52-53.

hakkındaki kayıtlar gerçeğe aykırı düzenlenmiş olsa dahi taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkmamaktadır.

Örneğin eşya yüklendiği sırada iyi durumda olduğu halde konşimento şerhli olarak düzenlenmişse ve yük sefer sırasında gerçekten de bozulmuşsa bile, yükün konşimento kayıtlarıyla uygun hale gelmesi taşıyanı sorumluluktan kurtarmayacaktır¹²².

Önceki bölümlerde de bahsettiğimiz üzere, konşimento eşyayı temsil eden bir kıymetli evraktır. Usulüne uygun biçimde devri yapılarak halen deniz taşımasında olan eşya el değiştirebildiği ve rehin edilebildiği gibi tahliye limanına varışta yükün teslim talebi de konşimentonun ibrazına bağlıdır.

Bu işlevlerini yerine getirebilmesi için öncelikle usulüne uygun düzenlenmesi ve gerçeğe aykırı hususlar içermemesi gerekir. Taşımak üzere teslim aldığı eşyaya karşılık konşimento düzenleme görevi taşıyanın olduğundan, yanlış konşimento düzenlenmesinden doğacak sorumluluklar da yine taşıyanın üzerindedir¹²³.

Taşıyanın öncelikle yükletenin kendisine bildirdiği yük ile ilgili beyanları kontrol etme sorumluluğu bulunmaktadır. Kontrol sonucunda yük ile ilgili tespit edilen hususlar uygun biçimde konşimentoya aktarılmalıdır. Şayet taşıyanın bu hususları kontrol etme imkânı bulunmuyorsa o zaman da konşimentoya bu doğrultuda bir şerh düşülmesi gerekmektedir.

Aksi takdirde taşıyan konşimentonun düzenlenmesinde yapılan yanlışlar neticesinde ortaya çıkacak zarardan sorumlu olacaktır. Çünkü konşimentonun düzenlenip yükletene teslim edilmesi sırasında ortaya çıkan akit aynı zamanda konşimentonun sonraki haklı hamilleri lehine de yapılmış sayılmaktadır. Bu akdin yapılması sırasındaki kusurdan doğan sorumluluk (culpa in contrehendo) Ticaret Kanunu'nda düzenlenmediğinden Borçlar Kanunu genel hükümleri kapsamında yorumlanmaktadır.

Borçlar Kanunu'nda sözleşmeye aykırılık borçlunun kusuru sebebiyle sözleşmenin ifasının imkânsız hal alması ve borçlunun temerrüde düşmesi şeklinde düzenlenmiştir.

¹²² Demirkıran, **a.g.e.**, s. 75-76.

¹²³ TTK m. 1239.

Bunlar dışında doktrin ve içtihatlar kapsamında sözleşmeye aykırı davranış, haksız fiil ve haksız zenginleşmeden de bahsedilebilir¹²⁴. Ancak çağımızın karmaşık ticari ilişkilerinin beraberinde getirdiği gerçekleri formüle etmekte bu kategoriler elbette yetersiz kalmaktadır. Sözleşme müzakerelerinden doğan sorumluluk da bu hallerden biridir.

TTK uyarınca konşimento taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkilerde dikkate alınacak evraktır ve taşıyan konşimentoyu düzenlerken yükleten tarafından verilen bilgilerin doğruluğunu kontrol etmekle yükümlüdür¹²⁵. Buradan hareketle denilebilir ki taşıyanın konşimentoyu gerçeğe uygun olarak düzenleme sorumluluğu gönderilen lehine yükleten ile yapılan sözleşmeye dayalıdır.

Anlaşıldığı üzere gönderilen konşimentonun düzenlenmesi aşamasında taşıyan ile doğrudan ilişki içerisinde değildir. Konşimento sözleşmesi bu açıdan üçüncü şahıs yararına, yani sözleşmenin kurulmasına katılmayan bir tarafın lehine haklar doğuran bir sözleşmedir¹²⁶. Bizzat kendisi ya da temsilcisi vasıtasıyla sözleşmeyi kuran taşıyan ve yükleten gönderilen yararına sözleşme kurmuş olurlar.

Bu tarz sözleşmeler üçüncü şahsın borcun ifasını talep etme hakkı bulunup bulunmadığına göre sırasıyla tam ve basit olarak ikiye ayrılmaktadır. Konşimentonun haklı hamili tahliye limanında konşimentoyu ibraz ederek taşıyandan konşimentonun temsil ettiği eşyayı kendisine teslim etmesini talep edebildiğine göre konşimento sözleşmesi tam üçüncü şahıs lehine sözleşmedir¹²⁷.

Taşıyan ve yükleten konşimento sözleşmesine girdiklerinde yanlış konşimento düzenlenmesi ile konşimentonun ileriki hamillerinin aldanmasına yol açacak, dürüstlük ilkesine aykırı bir yol izlemektedirler. Deniz yoluyla nakli yapılan malların alıcısı genellikle malı fiilen görmediğinden, satın alma kararını büyük ölçüde konşimento üzerindeki beyana göre vermektedir. Konşimentonun malın cinsini, özelliklerini, miktarını veya durumunu gerçeğe aykırı yansıtıyor olması alıcıyı şüphesiz zarara sokacaktır. Bu zarardan dolayı da konşimentoyu düzenlerken

¹²⁴ BK m. 96, 101.

¹²⁵ TTK m. 1239/1.

¹²⁶ BK m. 111 ve 112.

¹²⁷ BK m. 111 ve 112.

kendisine sunulan beyanların doğruluğunu kontrol etmekle yükümlü olan taşıyan sorumlu olacaktır.

Kısacası taşıyanın konşimentonun haklı hamiline karşı yanlış konşimento düzenlenmesinden doğan kusur sorumluluğu vardır ve Borçlar Kanunu'nun ilgili hükümleri gereğince kusursuzluğunu ispat edemediği takdirde sorumluluğu devam eder¹²⁸.

Taşıyan diğer sorumluluklarından farklı olarak konşimentonun yanlış düzenlenmesi dolayısıyla tüm yük ilgilileri değil yalnızca konşimento hamiline karşı sorumludur. Zaten konşimentodaki yanlış beyan ile taşıyanın taşıtan ya da yükleteni aldatabilmesi söz konusu olmayacaktır¹²⁹.

Konşimentoyu taşıyan adına bir yardımcısı ya da temsilcisinin düzenliyor olması sorumluluğu ortadan kaldırmaz. Örneğin pratikte görüldüğü üzere konşimentoyu kaptan ya da acente düzenlemişse bile, temsilcisinin haksız fiilinden dolayı ortaya çıkan zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır.

Temsilci ya da yardımcının haksız fiili dolayısıyla taşıyanın sorumlu tutulması her ne kadar doktrinde tartışmalı bir nokta olarak karşımıza çıksa da, kanaatimizce yardımcısı vasıtasıyla menfaat elde eden bir tarafın, bu yardımcının fiillerinden meydana gelen zarardan da sorumlu olması dengeli bir bakış açısıdır¹³⁰. Böylelikle taşıyan yanlış konşimento düzenlenmesinde kendi kusuru olmadığını öne sürüp gönderilene karşı sorumluluğundan kurtulamayacaktır.

4.2. Konşimento Düzenlenmesinde Olası Yanlışlıklar

Konşimento imzalanacağı sırada eşyanın tanımı, gözle görülebilir durumu, sayısı ve ağırlığı gibi hususların doğru olduğuna dikkat etmek çok önemlidir. Kaptan ya da

¹²⁸ Borçlar Kanunu, m. 96.

¹²⁹ Seven, **a.g.e.**, s. 27-29.

¹³⁰ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 78-79.

acenteye imzalaması için sunulan konşimento yükletenin hazırladığı bir taslak olacağından kimi tutarsızlıkların ortaya çıkması olasıdır.

Konşimento taslağı üzerinde yanlış beyanlarla karşılaşıldığı zaman doğru tanımı içeren bir konşimento hazırlanması istenip hatalı konşimentoların imha edilmesi sağlanmalı, bu mümkün olmuyorsa da konşimento beyanındaki hataları düzelterek şerhler konularak konşimento imzalanmalıdır.

Herhangi bir yanlışlığa sebebiyet vermemek için konşimento imzalanmadan önce aşağıdaki hususlara dikkat etmek yararlı olacaktır:

- Navlun sözleşmesinde öngörülen ya da söz konusu eşya taşınması için geçerli konşimento formunun kullanılması.
- Navlun sözleşmesinde öngörülen şartların konşimentoya aksettirilmiş olması.
- Taşımayı yapacak gemi isminin doğru yazılması.
- Sefer bilgilerinin (yükleme ve tahliye limanları) doğru yazılması.
- Tahliye limanının gemi tarafından salimen ulaşılabilir olması ve navlun sözleşmesinin belirttiği coğrafi sınırlar içinde bulunması.
- Yükleme tarihinin doğru verilmesi.
- Yüklenen eşyanın tanımının doğru verilmesi.
- Yükletenin isminin doğru yazılması.
- Navlun sözleşmesinin tevhit edilmesi.
- Varsa güvertede taşınan eşyanın belirtilmesi.
- Yükleme ve tahliye şartlarının (free in, free out ya da liner in, liner out gibi) doğru belirtilmesi.
- İmzalanan konşimento sayısının belirtilmesi.
- Kopya konşimentoların “devredilemez” olarak kaşelenmesi.
- Eğer yüklenen eşyanın değeri konşimentoya yazılacaksa, yük ederi uyarınca ek sigorta gerekip gerekmediğinin kontrol edilmesi.
- Varsa eşyanın muhafaza edilmesi gereken ısı gibi sefer talimatlarının kontrol edilip geminin bu şartları karşılayabileceğinden emin olunması.
- Amerika Birleşik Devletleri’ne yapılan taşımalarda bu ülkeye özel sıralı rakam ve harflerden oluşan kimlik numaralarının bulunması,
- Navlun miktarı ve ödemesi gibi bilgilerin kontrol edilmesi.

- Varsa imza için ayrılan kutucuğa, özel bir yer ayrılmamışsa da evrakın en altına imza atılması.
- Bir adet devredilemez konşimentonun gemide kontrol amaçlı bulundurulması¹³¹.

Doğru konşimento düzenlenebilmesi tüm bu çabalara rağmen mümkün olmayabilmektedir. İlerleyen kısımlarda da konşimento düzenlenmesi sırasında sık yapılan yanlışlıklar ve bunların sonuçlarına değinilecektir.

Unutulmamalıdır ki eğer kaptan cebir altında yanlış konşimento imzalamaya zorlanmışsa güvenli bir yere varır varmaz taşıyanı bu konuda bilgilendirmelidir.

4.2.1. Teslim İle İlgili Yanlışlıklar

Daha önce konşimentonun bir eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması karşılığında düzenlendiğine değinmiştik. Eşyanın deniz yolu ile nasıl bir navlun sözleşmesi kapsamında nakliye edileceğine bağlı olarak da tesellüm ya da yükleme konşimentosu düzenlendiğini söylemiştik.

Eşya hiç teslim alınmadığı halde tesellüm ya da yükleme konşimentosu düzenlenmişse taşıyanın kabul beyanı gerçeğe aykırıdır ve doğabilecek zararlardan sorumlu olacaktır. Eğer eşya daha sonradan teslim alınır (ve yükleme konşimentosu söz konusu olduğunda gemiye yüklenirse) yanlışlık ortadan kalkar.

Bununla birlikte yükleme konşimentosu düzenlenip yük teslim alındıktan sonra herhangi bir sebeple yük gemiye yüklenemezse yanlışlık gemiye alındığı ana kadar devam edecektir¹³².

Konşimentoda yazılana karşılık gelen bir yükün gemide olduğunu ve kendisine teslim edileceğini düşünerek evrakı teslim almış bir hamil kesin karinenin koruması altına girecektir. İyi niyetli konşimento hamilinin durumu tam ziya olarak

¹³¹ Gard, **a.g.e.**, s.17-18.

¹³² **a.g.e.**, s. 80.

nitelendirilecektir¹³³. Taşıyanın bu durumda yükün gerçekten de kendisine hiç teslim edilmediğini ispat etmesi mümkün değildir.

4.2.2. Eşya İle İlgili Yanlılıklar

Konşimentonun içeriğiyle ilgili bölümlerde bahsettiğimiz üzere, konşimentonun yükü temsil eden bir evrak olması sebebiyle eşyaya ilişkin verdiği bilgiler konşimento sözleşmesine taraf olan tüm kişiler için oldukça önemlidir.

Kısaca hatırlamak gerekirse eşya ile ilgili kayıtlar eşyanın cinsi, menşei, miktarı, haricen görülen özellikleri ve markaları gibi bilgilerdir. Bu bilgilerin konşimentoya yanlış aksettirilmesi her zaman taşıyanın kötü niyetiyle olmasa bile sıkça görülebilen bir durumdur.

Nitekim taşıyan ile konşimento hamili arasında en sık çıkan anlaşmazlık şayet eksik ya da hasarlı bir eşya söz konusuysa bunun taşıma sırasında mı olduğu yoksa zaten bu halde mi yüklendiği üzerinedir.

Örnek vermek gerekirse aslında rulo sac yüklenmişken pik demir için konşimento düzenlenmesi; 4.000 ton veya 500 kasa yüklendiği halde sayının yanlış yazılması; çuvalı bir eşyanın çuvalı yırtık olduğu halde bunun konşimentoya aksettirilmemesi gibi durumlar gönderileni zarara uğrattığı takdirde taşıyan sorumlu olacaktır. Zira daha önce de üzerinde durduğumuz gibi taşıyanın sorumluluğu yükü nasıl teslim aldıysa o şekilde teslim etmektir.

Konşimento hamilinin kendisine teslim edilen yükün eksik veya hasarlı olduğunu ispat etmesi sürecin ilk adımıdır ve konşimentoda yazılı olan verilere dayanarak yapılacağından kolaydır. Konşimentonun yükü zaten taşıyan tarafından teslim alındığı haliyle betimlediği varsayıldığından konşimento hamilinin iddiası geçerli sayılır. Çünkü konşimentonun yüke ilişkin taşıdığı kanıtlar karine niteliğindedir.

¹³³ TTK m. 1178/2.

Bir karinenin aksini ispat külfeti iddia edenindir. O halde taşıyanın öncelikle konşimentonun karine niteliğini çürütmesi gerekecektir. Yani eğer yük hasarı söz konusuysa, konşimento temiz düzenlenmiş olmasına karşın aslında yüklerin hasarlı teslim alındığını; eğer eksik yük söz konusuysa da konşimentoda yazılandan az bir miktar teslim alındığının ispat edilmesi lazım gelir.

Burada aslında etik bir dilemma ortaya çıkmaktadır. İlgili kanunlar uyarınca konşimentoyu gerçeğe uygun düzenlemekle yükümlü olan taşıyan yükletenin konşimentoya yazılması için verdiği beyanın gerçeği yansıtmadığını gördüğü halde niçin itiraz etmemiştir? Gerçekten de taşıyan eşyayı konşimentoda yazılandan farklı şekilde teslim alsa dahi yanlış konşimento düzenleme sorumluluğundan kurtulamayacaktır.

Esasen teslim aldığı eşyanın cinsi, durumu ve miktarı ne olursa olsun taşıyan bir tazminat talebi durumunda konşimentoda yazılandan sorumlu olacaktır. Taşıyan eşyayı konşimentoda yazılan biçimde teslim etmediği takdirde konşimento hamilinin hasar veya eksiklikten doğan zararını tazmin etmekle yükümlüdür.

Taşıyan konşimentoyu harici durumunun iyi görüldüğü kaydıyla, harici durumunda gözükken hasarları tespit ederek ya da şerhsiz (temiz) olarak düzenlemiş olabilir. Tahliye limanında teslim edilen eşyanın durumu ile ilgili konşimento hamilinin itirazı olması halinde taşıyanın sorumluluğu konşimentoda eşyanın durumunu nasıl belirttiğine göre değişecektir.

Eğer konşimentoda yük ile ilgili şerhler yükün teslim edildiği durumla uyuyorsa zaten taşıyan yükü teslim borcunu yerine getirmiş sayılır.

İyi niyetli hamil teslim almayı beklediğinden az miktar bir yük almış olacağından taşıyan sorumlu olacaktır¹³⁴. Öte yandan eğer gemide bulunan, hamile teslim edilecek yük konşimentoda yazılandan daha fazla ise taşıyanın aradaki farka denk düşen miktarı saklı tutuma hakkı yoktur, fiilen teslim aldığı miktarı teslim etmekle yükümlüdür.

¹³⁴ TTK m. 1061.

Taşıyanın tesellümden doğan sorumluluğu (ex recepto) yazılı beyan sorumluluğu ile (ex scriptura) değiştirilemez¹³⁵. Ancak gemide konşimentoda yazılıdan daha fazla yük bulunduğunu ispat etmek bu sefer de konşimento hamiline düşecektir çünkü konşimentoda yazılı miktar taşıyan lehine karine oluşturur.

Esasen teslim alınan eşyanın cinsinin konşimentoya farkı yazılması da sık görülen bir durumdur. O halde tahliye limanında alıcıya teslim edilen yük cinsi de konşimento hamilinin teslim almayı beklediği yükten farklı olacaktır.

Konşimento hamili bu farklı yükü teslim almayı reddedip, teslimatın yapılmaması dolayısıyla tazminat talep edebilir ya da farklı cins eşyayı teslim alıp iki yük arasındaki değer kaybının kendisine ödenmesini talep edebilir¹³⁶.

Çuvallı, paletli, paketli ya da taneli yükler yükün kolay ayırt edilebilmesi amacıyla genellikle işaretlenir ve işaretler de ilgili konşimentoya girilir. Yükün asıl işaretlerinin konşimentoda yazılanla farklı olması konşimento hamili açısından genellikle bir zarara yol açmaz. Eğer markaları farklı olduğu halde konşimento hamiline konşimentodakiyle eşdeğer yük teslim edilmişse taşıyanın sorumluluğunu yerine getirdiği kabul edilmelidir¹³⁷.

Tazminat tutarı iki şekilde hesaplanabilir. Eğer söz konusu eşyanın değeri yüklemeye başlamadan önce taşıyana bildirilmiş ve konşimentoya yazılmışsa zarar konşimentodaki mal değerine göre hesaplanır. Konşimentoya doğrudan malın değeri yazılmamakla birlikte fatura, akreditif veya mal bedelinin yazılı olabileceği benzeri bir belgeye atıfta bulunulmuşsa o halde yine bu tutar taşıyanın sorumluluğu açısından geçerli olacaktır¹³⁸.

Taşıyana yükleme başlamadan önce bildirilip konşimentoya yazılan bir mal değeri söz konusu değilse taşıyan koli veya parça başına en fazla 666,67 Özel Çekme Hakkı veya kilogram başına en fazla iki Özel Çekme Hakkı ile sorumludur¹³⁹.

Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right) IMF tarafından yaratılmış, değeri Amerikan Doları, Euro, Japon Yeni ve İngiliz Sterlini'ne göre belirlenen bir rezerv

¹³⁵ Yeşilova, **a.g.e.**, s. 169-170.

¹³⁶ **a.g.e.**, s. 171.

¹³⁷ **a.g.e.**, s. 172-173.

¹³⁸ **a.g.e.**, s. 169.

¹³⁹ TTK m. 1186.

birimi olup, fiilen ödeme yapılacağı gün ya da taraflarca kararlaştırılan tarihteki T.C. Merkez Bankası kurlarına göre hesaplanır¹⁴⁰.

Konşimento hamili kasten yanlış konşimento düzenlenmesinden dolayı zarara uğradığını ispat edebildiği takdirde taşıyanın *culpa in contrehendo* nedeniyle azami sınırdan daha fazla tazminat talep edebilir¹⁴¹. Eğer yanlış konşimento bir zarara sebebiyet verme kastıyla düzenlenmişse de taşıyan tazminat sınırlamasından yararlanamayacaktır.

Eşyanın cinsi ve miktarı konusunda konşimentonun yanlış bilgi vermesi, varış limanında gümrük beyanlarında da yanlışlıklar olmasına yol açacaktır. Gümrüğe farklı cinste eşya getirildiğinin beyanı başlı başına bir ceza konusuyken taneli (sayı ile bildirilmiş) eşyalarda beyan edilen ile tahliye limanına getirilen eşyanın sayıca bire bir tutması; tek tek sayılmayan ancak ağırlığı bildirilmiş eşyalarda da eşyanın cinsine göre izin verilen fire oranlarının aşılmaması gerekmektedir. Aksi takdirde taşıyan bir gümrük cezasıyla da karşı karşıya kalacaktır¹⁴².

4.2.3. Tarihle İlgili Yanlışlıklar

Yükleme konşimentosu eşyanın yükleme sürecinin bittiği; tesellüm konşimentosu da eşyanın taşıyan tarafından teslim aldığı tarihle düzenlenmelidir¹⁴³. Tesellüm konşimentoları ya taşıyana teslim edilip yerine yükleme konşimentosu düzenlenmesi talep edilir, ya da mevcut konşimentonun üzerine yüklenen gemi ismi ile yükleme tarihi eklenip yükleme konşimentosuna çevrilir.

Özellikle da çabuk bozulma ihtimali bulunan yüklerde bu kayıt eşyanın nispeten elverişsiz sayılabilecek ambar koşullarında geçirdiği süreyi göstermesi açısından

¹⁴⁰ (Çevrimiçi) <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm> (Erişim Tarihi: 02.05.2016)

¹⁴¹ Yeşilova, **a.g.e.**, s. 173-174.

¹⁴² Ömer Özkan ve Tayfun Ercan, **Gümrük Para Cezaları**, Ankara: Adalet Yayınevi, 2016, s. 28-29.

¹⁴³ Demirkıran, **a.g.e.**, s. 80.

önemlidir. Bunun yanı sıra satış sözleşmesi uyarınca eşyanın bedeli genellikle konşimento tarihi itibarıyla market fiyatı üzerinden hesaplanmaktadır.

Farklı tarihli konşimento düzenlenmesi taşıyanların çeşitli sebeplerle sık sık karşılaştığı bir taleptir. Çoğunlukla akreditif şartlarını yerine getirme, termin tarihini kaçırmama gibi bahanelerle taşıyandan erken ya da geç tarihli konşimento düzenlenmesi istenmektedir.

İlk bakışta zararsız gibi gözükse de özü itibarıyla konşimentonun sonraki hamillerini yanıltmaya yöneliktir. Bu sebeple konşimento tarihiyle ilgili gerçeğe aykırı beyanlardan kaçınmak, evrakın düzenlenme tarihinin yükleme ya da teslim alma tarihiyle uyumlu olmasına özen göstermek gereklidir.

4.2.4. Navlun Sözleşmesiyle İlgili Yanlılıklar

Navlun sözleşmesinin şartlarını içeren ve navlun sözleşmesine bağlı olan konşimento çoğu zaman taşıtan haricinde kimselerin eline geçmektedir. Taşıyanın navlun sözleşmesi şartları dâhilindeki sorumluluklarını aşan bir riskle karşı karşıya kalmasını engellemek için navlun sözleşmesi şartlarının konşimentoda belirtilenle aynı olmasını sağlamak gereklidir. Bu da navlun sözleşmesini konşimentoya uygun şekilde tevhit etmekle olur.

Taşıyan ve taşıtan tarafların navlun sözleşmesine girdiği tarihin de doğru olarak belirtilmesi, özellikle tahkim, uygulanacak hukuk, zamanaşımı gibi konularda navlun sözleşmesinde anlaşılan hususların uygulanacağına da altı çizilerek navlun sözleşmesinin tevhit edilmesi taşıyanın yararına olacaktır¹⁴⁴.

¹⁴⁴ Gard, a.g.e., s. 10.

4.2.5. Diğer Yanlışlıklar

Yukarıda saydıklarımız dışında yükleme ve tahliye yerleri, geminin adı ve mahiyeti, navlunla ilgili hususlarda da yanlış düzenlemeler görülebilmektedir.

Yükleme limanı eşyanın menşei ve gemiye alındığı yerle ilgili yanlış bilgiler vereceğinden önem arz eder. Bununla birlikte tahliye limanı taşıyanın eşyayı teslim etmekle yükümlü olduğu yerdir.

Bazen boykot ve ambargo uygulamalarından kaçınma, ithalat kotalarından yararlanma ya da uğranılan ara limanlarda yükü gizlemek gibi sebeplerle konşimentoya asıl limanların yazılmadığı görülmektedir. Ancak taşıyan konşimentoda yazılı olan dışında bir limanda yük teslim etmesi halinde konşimento ya da taşıma sözleşmesinden kaynaklanan teslim borcundan kurtulmuş sayılmaz¹⁴⁵.

4.3. Yanlış Konşimento Düzenlenmesi Sonucu Taşıyanın Riskleri

Konşimentonun gerçeğe uygun olarak düzenlenmesinde kontrol sorumluluğu taşıyana verilmiş bulunduğundan, konşimentodaki bilgiler ile fiili durumun birbiriyle örtüşmediği hallerde taşıyan bir sahtekârlık yapmış sayılmaktadır. Dolayısıyla karşılaşacağı riskler de sadece yüke özen borcunu yerine getirmemekten daha ağır olmaktadır.

¹⁴⁵ Özlem Bulut, “Konşimentonun Teslimdeki Rolü ve Konşimentosuz Teslimde Taşıyanın Sorumluluğu”, (Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2008, s. 55-57.

4.3.1. Tazminat Talepleri

Taşıyanın yanlış düzenlediği konşimento sebebiyle konşimento hamili bir zarara maruz kalmışsa taşıyan kendi lehine savunma yapmasının mümkün olmadığı tazminat talepleriyle karşı karşıya kalabilir.

Örneğin yükleme limanında yalnızca doksan parça eşya teslim alındığı halde konşimentonun yüz parça için düzenlendiği bir durumu ele alalım. Konşimento hamili haklı olarak gerçekten de yüz parça eşya teslim almayı beklerken kendisine eksik teslimat yapılmış olacaktır. Bu durumda konşimento hamili aradaki on parçalık fark için taşıyandan tazminat talep edebilir.

Aynı durum aslında hasarlı şekilde teslim alınan bir eşya için temiz konşimento düzenlendiğinde de geçerli olacaktır. Konşimento hamili kendisine hasarsız olarak teslim edilmesini beklediği eşyanın aslında hasarlı olduğunu görüp taşıyana bu hasarın düzeltilmesi için tazminat talebinde bulunabilir.

4.3.2. Sorumluluk Sınırlarından Yararlanamama

Bir önceki bölümde bahsettiğimiz gibi ziya ya da hasara uğrayan bir eşyanın yüke özen borcu kapsamında tazmini söz konusu olduğunda taşıyanın sorumluluğu belli sınırlara tabi tutulmuştur. Kanunlarımıza göre taşıyanın sorumluluğunun üst limiti parça ya da kilogram başına belli bir birim ÖÇH üzerinden hesaplanmaktadır.

Ancak taşıyanın yanlış konşimento düzenlemesi sebebiyle zarara uğrayan konşimento hamili tazminat talep ettiğinde, taşıyan sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkını da kaybetmiş olacaktır. Yani herhangi bir üst limit olmaksızın konşimento hamilinin zararını tam olarak karşılamakla yükümlü olacaktır.

4.3.1. Kulüp Sigortası Kapsamından Yararlanamama

Deniz yoluyla eşya taşımak, yani ticari amaçlarla kullanılan gemiler kısaca kulüp sigortası olarak bilinen koruma ve tazmin sigortaları ile (protection and indemnity) üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek sorumluluk ve masraflarını teminat altına almaktadırlar. Böylelikle donatanın ödeyeceği iştirak primi karşılığında üçüncü şahsa verdiği zararlar kulüp himayesine girer.

Koruma teminatı donatanın üçüncü kişilere karşı mali mesuliyetini kapsamaktadır. Örneğin kayıtlı gemide çalışan gemi adamlarının hastalanması, yaralanması ya da vefatı gibi durumlar bu teminat kapsamında değerlendirilir.

Tazmin teminatı ise geminin bir ticari vasıta olarak kullanılmasından doğan sorumlulukları kapsar.¹⁴⁶ Normal şartlar altında yük taşınmasından doğan sorumluluklar da kulüp sigortasının tazmin teminatı kapsamındaki rizikolardan biridir. Ancak çoğu kulüp sigortası konşimentonun yanlış düzenlenmesi halinde doğacak tazmin taleplerini teminat kapsamına almamaktadır.¹⁴⁷

Bir başka deyişle, seyrüsefer rizikoları nedeniyle hasar görmüş bir eşyanın alıcısına karşı taşıyanın tazminat mesuliyeti kulüp sigortası tarafından karşılanacakken, hasarlı teslim alındığı halde hakkında temiz konşimento düzenlenen bir eşyanın alıcısına karşı tazminat mesuliyeti bütünüyle taşıyana kalacaktır.

¹⁴⁶ Algantürk, **a.g.e.**, s. 110-116.

¹⁴⁷ Gard, **a.g.e.**, s. 8.

4.3.2. Yükleenin Teminatından Yararlanamama

Kimi zaman navlun sözleşmelerinde kaptanın konşimentoyu kendisine sunulduğu şekilde imzalamasını; yalnızca temiz konşimento düzenlenebileceğini; ya da yüklenen eşyanın iyi durumda olduğu kabulüne gölge düşürecek şerhler konulmamasını öngören maddelere rastlanmaktadır.

Kaptana ya da yetkili acenteye sunulan konşimento taslakları yükletenin eşya hakkındaki tanımını yansıtmaktadır. Eğer bu tanım gerçeği yansıtmıyorsa, navlun sözleşmesinde her ne madde olursa olsun konşimentonun gerçeğe uygun olması için gerekli düzenlemelerin şerh düşülerek yapılması gerekmektedir.

Kimi durumlarda taşıtan ve/veya yükleten taşıyanı temiz konşimento düzenlenmesi karşılığında teminat mektubu verme taahhüdü ile ikna etmeye çalışırlar. Böyle bir teminat mektubunun yargı hükümleri uyarınca bir geçerliliği olmayacaktır. Konşimento hamilinin zararına sebep olacak şekilde gerçeğe aykırı konşimento düzenlenmesi taşıyanın navlun sözleşmesi şartlarına uymasından ileri gelmiş olsa bile taşıyanın ya da kaptanın yanlış konşimento düzenlenmesinden doğan sorumluluğunun taşıtana rücu ettirilmesi çoğu ülke kanunları tarafından engellenmiştir.

4.3.3. Yasal Takibat

Yukarda saydığımız tüm bu riskler haricinde aynı zamanda gerçeğe aykırı konşimento düzenlenmesi sebebiyle taşıyan ya da kaptan aleyhinde dolandırıcılık iddiasıyla dava açılması riski de mevcuttur.

4.4. Karşılaşılan Diğer Sorunlar

4.4.1. Erken Kalkış Prosedürü

Özellikle yükleme ve tahliye operasyonu sürelerinin yalnızca saatlerle ölçüldüğü tanker taşımalarında yükleten, yükleme terminali ya da taşıtan geminin erken kalkış prosedürü izlemesini isteyebilir. Bu süreç kaptanın boş ya da henüz yük miktarının yazılmadığı bir konşimentoya imza atmasını ve geminin konşimento henüz hazır değilken limanı terk etmesini içermektedir. Bu talep taşıyanı pek çok riskle karşı karşıya bırakacağından reddedilmelidir.

4.4.2. Güverte Yüklemeleeri

Konteyner ve kereste taşımacılığı gibi belli bir ticari emtianın geleneksel olarak güverteye yüklendiği durumlar haricinde taşıyanın güvertede eşya taşınması navlun sözleşmesi şartlarına aykırı olabilir. Böyle bir talep karşısında yükletenin onayı olup olmadığı mutlaka sorgulanmalı ve her halükarda konşimentoya güverteye yüklenecek eşyanın rizikosunun yükletene ait olduğu şerhi eklenmelidir¹⁴⁸.

¹⁴⁸ Stephen Mills, **Bills of Lading: A Guide to Good Practice**, Newcastle: NEPIA, s. 62.

4.4.3. Gemideki Konşimento Karşılığı Tahliye

Tahliye limanında yük teslimi için kaptana sunulacak bir konşimento bulunmaması halinde yükletenin bir orijinal konşimentoyu gemiye teslim edip tahliye limanında alıcıya verilmesini talep ettiği görülmektedir.

Gemiye teslim edilmeyen diğer konşimento suretleri yoluyla birbiriyle çelişen teslim talepleri doğabileceğinden taşıyan haklı konşimento hamiline tazminat ödeme durumuyla karşı karşıya kalabilir. Bu sebeple taşıtandan yazılı tahliye talimatları alınması yararlı olacaktır¹⁴⁹.

4.4.4. Yük Karıştırma

Sıvı yük taşımacılığında kimi zaman farklı tarih ve/veya yerlerde yüklenen ya da farklı özelliklere sahip yüklerin karıştırılıp bunlar için tek bir konşimento düzenlenmesi talep edilebilmektedir. Bu durum yükün teknik özelliklerini ve saflığını bozabileceği gibi yükleme yeri ve tarihi konusunda da karışıklığa sebebiyet verebilir. Dolayısıyla farklı olduğu bilinen bu yüklerin karıştırılıp tek bir konşimento düzenlenmesinden kaçınılmalıdır¹⁵⁰.

¹⁴⁹ a.g.e., s. 80.

¹⁵⁰ a.g.e., s. 81-82.

4.4.5. Bölünmüş Konşimentolar

Bölünmüş (split) konşimentolar esasında tek bir konşimento kapsamında gemiye yüklenen bir yükün parçaları için düzenlenir. Özellikle dökme yüklerde yükün her bir parçasının farklı alıcıya satılabilmesi için uygulanan bir yöntemdir.

Taşıyana böyle bir talep gelmesi halinde tüm yük için düzenlenmiş ilk konşimento setinin tüm suretleriyle kendisine teslim edilmesi, bölünmüş konşimentolardaki toplam yük miktarının orijinal setteki yük miktarıyla aynı olması, eşya tanımı ve yükleme tarihlerinin de aynı olması gerekmektedir¹⁵¹.

4.4.6. Birden Fazla Tahliye Limanı Olması

Dökme yükler için birden fazla tahliye limanı olduğu halde tek set konşimento düzenlenmesi istense de bundan kaçınılmalıdır. Zira ikinci tahliye limanında tüm kargonun teslimi talep edilerek orijinal bir konşimento ibraz edilebilir. Taşıyan bu riskten kaçınmak için bölünmüş konşimento ya da teslim emri talep etmelidir¹⁵².

4.4.7. Farklı Limanda Tahliye

Kimi zaman konşimentoda belirtilen tahliye limanının dışında bulunan bir limanda yükün teslim edilmesi talep edilebilmektedir. Bu durum, tıpkı güvertede yük taşıma

¹⁵¹ a.g.e., s. 87-88.

¹⁵² a.g.e., s. 82.

gibi navlun sözleşmesini ihlal etmek anlamına geleceğinden taşıyan açısından riskler doğurmaktadır.

Eğer taşıtanın bu konuda açık talebi varsa navlun sözleşmesinde tadilata gidilmeli, taşıtana yeni teslim emri açıkça ve yazılı olarak verilmeli, yükün teslimi için de yalnızca bir sureti değil tüm orijinal konşimento seti kaptana ibraz edilmelidir¹⁵³.

4.4.8. Teminat Mektupları

Her ne kadar yazılı hukuk kuralları bu durumu açıkça yasaklamış olsa da uygulamada taşıtan ve/veya yükletenin taşıyanı yanlış konşimento düzenlemesi karşılığında teminat mektubu ile ikna etmeye çalıştığı sıklıkla görülmektedir.

Bu mektuplar kısaca taşıyanın yanlış konşimento düzenleyerek karşı karşıya kalacağı rizikoları teminat altına almaktadır. Bu tür bir teklifle karşılaşıldığında unutulmamalıdır ki pek çok ülke kanunu uyarınca gerçeğe aykırı olduğu halde temiz, geç ya da erken tarihli konşimento düzenlenmesi için verilecek bu teminat mektupları hükümsüzdür. Zira bu yapısı gereği üçüncü tarafları kandırmaya yönelik bir harekete işaret etmektedir.

Üstelik taşıyan yanlış konşimento düzenlediği takdirde kulüp sigortası güvencesini de kaybetmiş olacaktır ve bir önceki kısmın bahsine konu olan tazminat talepleri ve adli takibat süreçleri ile tek başına karşı karşıya kalacaktır¹⁵⁴.

¹⁵³ a.g.e., s. 81.

¹⁵⁴ a.g.e., s. 60-61.

SONUÇ

Bu çalışmada konşimentonun hamili aleyhinde zarar doğuracak şekilde yanlış düzenlenmesi sonucu taşıyanın karşılaşacağı risklerin bir analizi yapılmıştır. Mevcut hukuk sistemimiz konşimentoyu birden fazla işleviyle tanımaktadır.

Konşimento bizzat taşıyan veya onun bir temsilcisi tarafından tek taraflı olarak düzenlenen, taşıyanın eşyayı teslim aldığı kabul ve bu eşyayı tahliye limanında konşimentonun haklı hamiline teslim edeceğini taahhüt eden bir kıymetli evraktır.

Düzenlenmesi zorunlu olmamakla birlikte, yükleten talep ettiği takdirde taşıyanın bundan kaçınma hakkı yoktur. Konşimento düzenlenmesi ile taşıyanın hukuki sorumluluğu artmakta, konşimento sözleşmesi altına girmektedir. Konşimento sözleşmesi üçüncü şahıs lehine borçlar doğuran bir sözleşmedir.

Taşıyanın konşimento borcunun ihlalinden doğan iki türlü sorumluluğu vardır. İlki adına konşimento düzenlenen eşyayı tahliye limanında haklı konşimento hamiline yükü teslim aldığı haliyle teslim edememesi ikincisi de konşimentonun temsil ettiği eşyaya dair gerçeğe aykırı beyanlar ihtiva edecek şekilde düzenlenmesidir.

Konşimentoda eşyanın taşıyan tarafından ne zaman ve ne şekilde teslim alındığına dair bulunan kayıtlar konşimento hamili lehine müspet delil oluşturmaktadır. Bu sebeple yanlış konşimento düzenlemenin taşıyan için ciddi sonuçları olmaktadır. Bunlardan ilk akla gelen yanlış düzenlenen bu konşimento dolayısıyla zarara uğrayan alıcıyı tazmin etmekle yükümlü olmasıdır. Üstelik bu fiili sebebiyle tazmin sigortası ve sorumluluk sınırı gibi kimi koruyucu haklarından da mahrum kalacaktır.

Bahse konu eşyayı halen deniz yoluyla taşındığı sırada satın alan bir üçüncü şahıs, eşyanın durumunu ancak konşimentonun sağladığı bilgiler kapsamında bilebilir ve tahliye limanında konşimentoda betimlenen eşyayı teslim alacağını varsayar.

Taşıyan deniz yoluyla nakliyesini yapmak için teslim aldığı eşyanın cinsini, miktarını ve harici durumunu konşimentoya farklı aksettirmişse, yanlış tarihli konşimento

düzenlemiş ya da konşimento üzerinde başka türlü gerçeğe aykırı beyanlarda bulunmuşsa konşimento hamiline karşı borçlarını yerine getirememiş olacaktır.

Zira ilgili kanun lafzı taşıyanın yükletenin kendisine sunduğu bilgiler ışığında konşimento düzenleyeceği anlaşılıyorsa da bu bilgilerin doğruluğunu kontrol etmesi gereken yine taşıyandır. Eğer taşıyan bu beyanın doğruluğunu kontrol etme imkânı bulamazsa ya da kontrolleri sonucu beyanda gerçeğe aykırılık görürse durumu konşimentoya yansıtması gerekmektedir.

Aksi takdirde, konşimento hamili konşimentodaki yanlış beyanlardan dolayı zarara uğraması sonucu taşıyandan tazminat talebinde bulunabilir. Bu durumda aksini ispat yükümlülüğü konşimentonun teşkil ettiği karine nedeniyle taşıyana düşecektir. Ancak unutulmaması gerekir ki taşıyan eşyanın kendisine gerçekten de tahliye limanında teslim ettiğiyle aynı şekilde verildiğini ispat etse dahi yanlış konşimento düzenlenmesinden doğan kusur sorumluluğu baki kalacaktır.

Böylelikle konşimento kendi lehine ciro edilene kadar söz konusu eşyanın nakliyesiyle ilgili herhangi bir sözleşmeye dâhil olmamış nihai konşimento hamilinin haklarının korunması, ticari ilişkilerin iyi niyet ve güven prensipleriyle devam ettirilmesi amaçlanmaktadır.

Öte yandan durum taşıyan açısından biraz daha farklı bir görüntü izlemektedir. Yükleten ve taşıtanın akreditif ve mal satım sözleşmesi şartlarını yerine getirip ödemelerini almak için taşıyana erken ya da geç tarihli veyahut da taşınacak eşya ile ilgili yanlış beyanlar içeren bir konşimentoya imza atması için baskı yaptıkları sıklıkla görülmektedir.

Böyle bir durumda taşıyan ya bu taleplere direnip sorun çözülene kadar gemisini boş yere limanda bekletecek, ya da konşimentoyu istendiği şekliyle imzalayıp bu yanlışlıktan sorumlu tutulması halinde sigorta teminatı ve sorumluluk sınırlarından yararlanmaksızın alıcının zararını tazmin yoluna gidecektir. Yani taşıyan her iki türlü de bir zararla karşı karşıya kalmaktadır.

Bu, taşıyan açısından oluşmasında doğrudan dahli bulunmayan bir zarar sebebiyle sorumlu tutulmak anlamına gelmektedir. Diğer taraftan yanlış konşimento düzenlenmesi ile doğrudan yarar elde eden yükleten için herhangi bir sorumluluk söz konusu olmamaktadır.

Nitekim taşıyanın konşimento hamiline ödediği tazminatı rücu yoluyla yükletenden talep etmesinin yolu da dolaylı olarak kapanmış bulunmaktadır. Zira henüz konşimento düzenlendiği sırada taşıyanın bu rizikolara karşı güvence altına alınacağı bir teminat mektubu yükleten tarafından sağlanmış olsa da pek çok hukuk sistemi bu evrakların geçerliliğini tanımamaktadır. Yani taşıyan, yükleten ve taşıtan ile bir işbirliği halinde gerçeğe aykırı olarak düzenledikleri konşimentonun doğuracağı sonuçlarla tek başına karşılaşmaktadır.

Bu haliyle mevcut kanun ve konvansiyonların taşıyan aleyhine fazla sorumluluk yüklediği kanaatindeyiz. Sorumlulukların daha dengeli dağıtılabilmesi açısından konşimento düzenlenmesi ile hâlihazırda hukuki bir ilişkiye girmiş bulunan taşıyan ve yükletenin konşimento hamiline karşı ortak sorumluluğunu öngörecektir bir sistem önerilebilir.

Böylelikle yükletenin hazırlayıp kontrol ve onayı için taşıyana sunduğu konşimento imzalanması süreci de bu iki tarafın sorumlulukları açısından dengeli bir yansımasını bulmuş olacaktır.

EKLER

I. Congenbill 2007 Formunda Boş Konşimento Örneği

Revised 1994, 2007 (v2.0)	 BIMCO		CONGENBILL 2007 BILL OF LADING To be used with charter parties Page I	
	Shipper	Bill of Lading No.	Reference No.	
Consignee	Vessel			
Notify address	Port of loading		Port of discharge	
	Shipper's description of goods		Gross weight	
(of which on deck at shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)				
Freight payable as per CHARTER PARTY dated:	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on the Vessel for carriage to the Port of Discharge of so near thereto as the Vessel may safely get the goods specified above.			
FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:	Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.			
	Date shipped on board	Place and date of issue	Number of original Bills of Lading	
	Signature: (i) Master Or (ii) as Agent for the Master Agent's name and signature Or (iii) as Agent for the Owner* Agent's name and signature Owner *if option (iii) filled in, state Owner's name above			

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

This document is a computer generated CONGENBILL 2007 form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

CONGENBILL 2007
BILL OF LADING

To be used with charter parties
Page 2

Conditions of Carriage

- 1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause/Dispute Resolution Clause, are herewith incorporated.

2) **General Paramount Clause**

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or in the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract save where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol 1979") shall apply where the Hague-Visby Rules apply, whether mandatorily or by this Contract.

The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or while the cargo is in the charge of another carrier, or with respect to deck cargo and live animals.

3) **General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew.

4) **New Jason Clause**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

5) **Both-to-Blame Collision Clause**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight, destination, etc., see overleaf

II. Orijinal Konşimento Olmaksızın Tahliye İçin Teminat Mektubu Örneği

**STANDARD FORM LETTER OF INDEMNITY TO BE GIVEN IN RETURN
FOR DELIVERING CARGO WITHOUT PRODUCTION OF THE
ORIGINAL BILL OF LADING**

To : *[insert name of Owners]*

[insert date]

The Owners of the *[insert name of ship]*

[insert address]

Dear Sirs

Ship: *[insert name of ship]*

Voyage: *[insert load and discharge ports as stated in the bill of lading]*

Cargo: *[insert description of cargo]*

Bill of lading: *[insert identification numbers, date and place of issue]*

The above cargo was shipped on the above ship by *[insert name of shipper]* and consigned to *[insert name of consignee or party to whose order the bill of lading is made out, as appropriate]* for delivery at the port of *[insert name of discharge port stated in the bill of lading]* but the bill of lading has not arrived and we, *[insert name of party requesting delivery]*, hereby request you to deliver the said cargo to *[insert name of party to whom delivery is to be made]* at *[insert place where delivery is to be made]* without production of the original bill of lading.

In consideration of your complying with our above request, we hereby agree as follows :-

1. To indemnify you, your servants and agents and to hold all of you harmless in respect of any liability, loss, damage or expense of whatsoever nature which you may sustain by reason of delivering the cargo in accordance with our request.
2. In the event of any proceedings being commenced against you or any of your servants or agents in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, to provide you or them on demand with sufficient funds to defend the same.
3. If, in connection with the delivery of the cargo as aforesaid, the ship, or any other ship or property in the same or associated ownership, management or control, should be arrested or detained or should the arrest or detention thereof be threatened, or should there be any interference in the use or trading of the vessel (whether by virtue of a caveat being entered on the ship's registry or otherwise howsoever), to provide on demand such bail or other security as may be required to prevent such arrest or detention or to secure the release of such ship or property or to remove such interference and to indemnify you in respect of any liability, loss, damage or expense caused by such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference , whether or not such arrest or detention or threatened arrest or detention or such interference may be justified.
4. If the place at which we have asked you to make delivery is a bulk liquid or gas terminal or facility, or another ship, lighter or barge, then delivery to such terminal, facility, ship, lighter or barge shall be deemed to be delivery to the party to whom we have requested you to make such delivery.
5. As soon as all original bills of lading for the above cargo shall have come into our possession, to deliver the same to you, or otherwise to cause all original bills of lading to be delivered to you, whereupon our liability hereunder shall cease.

6. The liability of each and every person under this indemnity shall be joint and several and shall not be conditional upon your proceeding first against any person, whether or not such person is party to or liable under this indemnity.

7. This indemnity shall be governed by and construed in accordance with English law and each and every person liable under this indemnity shall at your request submit to the jurisdiction of the High Court of Justice of England.

Yours faithfully

For and on behalf of

[insert name of Requestor]

The Requestor

.....

Signature

III. Konşimento İçeriği ile İlgili Yargıtay Kararları

T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 1989 / 9087

Karar No : 1991 / 1021

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : İstanbul Asliye 7. Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 12.09.1989

No'su : 1988/472-778

Davacı : Anadolu Anonim Türk A.Ş.

Davalı : Martı Denizcilik ve Tic. A.Ş.

Taraflar arasındaki davadan dolayı İstanbul Asliye 7. Ticaret Mahkemesince verilen 12.9.1989 tarih ve 472-778 sayılı hükmün temyizden tetkiki davacı vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla dosyadaki kağıtlar okundu, gereği konuşulup düşünüldü:

Davacı vekili, müvekkili şirkete sigortalı bulunan pirinç emtiasının Ravenna (İTALYA) 'dan, İzmir'e davalının işleticisi bulunduğu NAZ-K gemisiyle taşındığını, tahliye esnasında 8300 kg pirincin eksik çıktığını, bu hususun gümrük çetele defter ve davalının İzmir acentasının imzasını havii "Statement Of Facts" (Olaylar Tutanağı) ile sabit olduğunu, müvekkili şirketin sigortalısına bu yüzden 2.276.987 TL ödediğini ileri sürerek fazlaya ilişkin hak saklı kalmak kaydıyla eksiklik bedeli olan 1.536.503 TL'nin 3.2.1988 tarihinden itibaren % 54 faizi ile birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, konişmentoda açıkça taşıyanın dava dışı Denmar Denizcilik ve Ticaret A. Ş. olarak gösterilmesi nedeniyle müvekkiline husumet yöneltilmeyeceğini, ayrıca % 2 firenin normal olduğunu ve TTK. 1065'e göre yaptırılmış bir tesbit ve TTK. 1066 ya göre yapılmış bir ihbar bulunmadığını ileri sürerek davanın tahsilini istemiştir.

Mahkemece, Beyoğlu 2. noterliğinin cevabi yazısına göre orjinal konişmentoda taşıyan olarak açıkca dava dışı Denmar Denizcilik ve Tic. A.ř.nin gösterildiği ve TTK.nun 1099'uncu maddesine göre husumetin bu şirkete yöneltilmesi gerektiği ve davalı aleyhine acenta sıfatıyla açılmış bir davada mevcut olmaması nedeniyle davanın husumet yönünden reddine karar verilmiştir.

Kararı, taraf vekilleri temyiz etmiştir.

1 - TTK.nun 1099. maddesine göre kaptan veya donatanın diğer bir temsilcisi tarafından tanzim olunan konişmentoda taşıyanın adı gösterilmemiş olursa donatan taşıyan sayılır. Aksi halde, yani taşıyanın adının konişmentoda gösterilmesi halinde taşıma ile ilgili hasar ve noksanlıktan donatan değil, taşıyan sorumludur. Olayımızda dava konusu taşımayla ilgili olarak düzenlenen konişmento, davalının kaşesi basılmak suretiyle düzenlenmiştir. Dosyada bulunan Tekne Sigorta Poliesinden de davalının taşımanın gerçekleştirildiği NAZK gemisinin işleticisi olduğu anlaşılmaktadır. Konişmentoda dava dışı donatanın da adının yazılı bulunması davalı taşıyıcı sorumluluktan kurtarmaz. Bu nedenlerle mahkemece taşıyan durumunda bulunan davalının noksan teslimden sorumlu olacağı nazara alınarak, davacıya zararını isbat imkanı tanımak ve hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmek gerekirken, yazılı gerekçeyle davanın husumet yönünden reddine karar verilmesi doğru olmamış, hükmün davacı yararına bozulması gerekmiştir.

2 - Bozma şekline göre davalı tarafın temyiz itirazının incelenmesine şimdilik yer bulunmamıştır.

SONUÇ : Yukarıda 1 nolu bendde açıklanan nedenlerle davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davacı yararına BOZULMASINA, 2 nolu bendde yazılı nedenlerle davalı vekilinin temyiz itirazının incelenmesine şimdilik yer olmadığına oybirliğiyle karar verildi.

T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 2000 / 2831

Karar No : 2000 / 3875

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : İzmir 1. Asliye Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 17.12.1999

No'su : 1996/881 - 1999-1188

Davacı : Dönüş İth. İhr. Ve Tic. A.Ş.

Davalı : İskender Albert Botros Nak. ve Tic. A.Ş.

Taraflar arasındaki davanın İzmir 1.Asliye Ticaret Mahkemesince görülerek verilen 17.12.1999 tarih ve 1996/881-1999/1188 sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi davacı vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla dava dosyası için Tetkik Hakimi G. G. tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup, incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

Davacı vekili, müvekkili şirket tarafından Ukrayna 'ya ihraç edilen narenciyenin davalılarca deniz yolu ile yapılan taşınması sonunda malların Ukrayna Ticaret Odası Kievnii Servis Firması tarafından yapılan tespitinde donmuş olduklarının belirlendiğini, malların %80 'inin bozulmuş olduğunun tespit edildiğini beyanla, zarar miktarı 100.269.USD. ın davalılardan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalılar vekili, müvekkillerinden Zim Israel Ltd. in asıl taşıyan olduğunu bizzat donatanı olduğu gemi ile taşımayı gerçekleştirdiğini, diğer davalı, müvekkillerinin ise asıl taşıyan müvekkili şirketin acentası olduklarını, haklarında izafeten dava açılması gerektiğini, ayrı ayrı dava edilemeyeceklerini, bu davada husumete ehil bulunmadıklarını, malların satış ve teslim şeklinin FOB bazında olduğunu, buna göre malların gemi küpeştesini geçtiği andan itibaren her türlü hasarına alıcının katlanması gerektiğini, ayrıca bu davayı, alıcının açması gerektiğini, bunun yanında Türk Ticaret

Kanunu 'nun 1066. maddesine göre, hasarın üç gün içerisinde ihbar edilmediğini, alındığı şekilde teslim edildiğinin kabulü gerektiğini, malların taşıma sırasında hasarlanmadığını savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, iddia, savunma ve dosyadaki belgelere göre, benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda, davalılar Belmar A.Ş. ve İskender Albert Ltd. Şti. nin diğer davalı şirketin acentası oldukları, asıl taşıyan olmadıkları, kendileri hakkında izafeten dava açılabileceği, bu davada husumet, yöneltilemeyeceğini malların hasarı ile ilgili Türk Ticaret Kanununun 1066. maddesine uygun bir ihbarın yapılmamış olduğu, alınan eksper raporunun tarafların birlikte iştiraki ile olmadığı, malların alındığı şekilde teslim edildiğinin kabulü gerektiği, aksinin davacı tarafından kanıtlanamadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir.

1- Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde Usul ve Yasa 'ya aykırı bir yön bulunmamasına göre davacı vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan sair temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir.

2- Taşıma işi Zım İsrail Novigation Co Ltd. tarafından donatanı olduğu M/V Isıs isimli gemi ile gerçekleştirilmiş olup mahkemece yükün teslimi sırasında geçerli bir ihbar bulunmadığından bu davalı hakkındaki dava da bu nedenle red edilmiştir.

TTK.nun 1065 ve 1066 maddeleri uyarınca yükün muayene ve zararının ihbarı iki aşamalı yapılmaktadır. Gerek, taşıyanki çoğunlukla onu temsilen kaptan, gerekse gönderilen yükün gönderilene tesliminden önce, malların hal ve vaziyetini, ölçü ve tartısını tesbit ettirmek maksadı ile onları mahkemeye veya yetkili diğer bir makama yahut bu husus için resmen tayin olunmuş bilirkişilere muayene ettirmek hakkını haizdir. Muayene yükün gönderilene tesliminden önce yapılacağı için mahkemeye yaptırılacak tesbitte, tarafların birinin bu tesbitte bulunması yeterlidir. Yükün gönderilene teslimden önce yukarıda anlatılan şekilde bir muayene yaptırılmamış ise, yükün gönderilene tesliminden sonra izlenecek yol, şu olmalıdır. Kısmi ziya veya hasar halinde gönderilen, en geç yükün, navlun sözleşmesi veya konişmento gereğince onu teslim almak hakkını haiz şahsa teslimi sırasında taşıyan veya boşaltma limanındaki bir temsilcisine yazılı olarak hasarı bildirmek zorundadır.

Yahut yükün hal ve vaziyetini, ölçü, sayı veya tartısını en geç teslim sırasında her iki tarafın iştirakiyle resmen tesbit ettirecektir. Uygulamada, boşaltma limanında yükün kısmi ziya ve hasarı, gönderilen veya temsilcisi ile kaptanın iştiraki suretiyle kargo raporu tanzim edilmektedir. Bu yapılmamış ise tesbitin mahkeme kararıyla veya bu işleri yapmakla görevlendirilmiş selahiyetli makam tarafından yahut bu husus için resmen tayin edilmiş eksperler vasıtasıyla yapılması gerekmektedir. Bu şıkta yani malın tesliminden sonra mahkemece yapılacak tesbitte her iki tarafın tesbit sırasında hazır bulundurulması şarttır. Tek taraflı tesbit yeterli değildir. Yine malın tesliminden sonra ziya ve hasar haricen belli değilse ihbarnamenin yükün teslimin bittiği tarihten itibaren üç gün içinde taşıyana veya yetkili acentasına gönderilmesi gerekir. (Bak. Prof. T. Çağa - Navlun Sözleşmesi, 5. Baskı, 1995 sh. 135 vd)

Yukarıda özetlenen yasal düzenlemeye gerekli şekilde uyulup uyulmadığını denetlenebilmesi için ise, mahkemece öncelikle yükün gönderilene teslim edilip edilmediğinin, teslim yapılmış ise teslim tarihinin kesin şeklide tesbiti gerekmektedir.

Somut olayda, davacı şirketin başvurusu üzerine Ukrayna 'da Kiev 'de 23.1.1996 tarihinde bir hasar tesbiti yapılmış ise de, bu tutanağın malın tesliminden önce mi, yoksa tesliminden sonra mı yapıldığı açık değildir. Başka bir anlatımla mahkeme, boşaltma limanında yükün gönderilene teslim tarihinin ne olduğunu araştırmamıştır. Bu nedenle davacı tarafından davalıya gönderilen 28.6.1996 tarihli hasar ihbarının TTK. nun 1066. maddedeki sürelerle uygun olup, olmadığı anlaşılamamaktadır.

O halde, mahkemece yapılacak iş; yukarıda açıklandığı gibi yükün gönderilene teslim tarihinin veya yükün teslim edilmesi gereken tarihin araştırılması, bulunacak tarih itibariyle tesbit ve ihbarların TTK. nun 1065. ve 1066. maddelerdeki usule uygun yapıp yapılmadığının tayini ve hasıl olacak sonuç dairesinde bir karar verilmesi gerekirken eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamıştır.

SONUÇ : Yukarıda 1 numaralı bentte açıklanan nedenlerle davacı vekilinin sair temyiz itirazlarının REDDİNE, 2 numaralı bentte açıklanan nedenlerle davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davacı yararına **BOZULMASINA** oybirliğiyle karar verildi.

T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 2000 / 5621

Karar No : 2000 / 8209

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 17.07.1998

No'su : 1997/777-1342

Davacı : Commercial Union Sigorta A.Ş.

Davalı : Maersk Line Acentesi Merit Gemicilik ve Tic. Ltd. Şti.

Taraflar arasındaki davanın İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesince görülerek verilen 17.7.1998 tarih ve 1997/777-1342 sayılı kararın Yargıtay'ca incelenmesi davalı vekili tarafından istenmiş temyiz dilekçesinin süresinde verildiği anlaşılmış olmakla dava dosyası için tetkik hâkimi Verda Çiçekli tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp düşünüldü:

Davacı vekili müvekkiline nakliyat poliçesiyle sigortalı kent şekerleme emtiasının deniz yoluyla Türkiye'den Ukrayna'ya davalıya ait gemi ile taşındığını, varma yerinde iki konteynerden 308 koli eksik çıktığının tespit edildiğini, eksik emtia bedelinin müvekkilince sigortalıya ödendiğini ileri sürerek 840.490.000 liranın rücu tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili konşimento rezervi bulunduğunu, ayrıca konteyner mührünün sağlam teslim edildiğini, bu nedenle eksik teslimden müvekkilinin sorumlu olmadığını savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve yaptırılan bilirkişi incelemesine göre taşınan yükteki eksikliğin kamu kurumu niteliğinde olan Sanayi ve Ticaret Odası tarafından tespit edildiği, bu kurumun resmi tespit yapmaya yetkili olduğu, bu nedenle

bu eksiklikten taşıyıcının sorumlu bulunduğu ve hasar bedelinin 840.496.000 lira olarak belirlendiği gerekçesiyle davanın kabulüne karar vermiştir.

Kararı davalı vekili temyiz etmiştir.

Dava, taşınan emtianın eksik tesliminden kaynaklanan tazminatın rücu tahsili istemine ilişkindir.

Davalı vekili dava konusu emtianın konteyner içinde taşındığını, taşıtan tarafından sayılıp yüklendiğini ve varma yerinde mühürleri sağlam olarak teslim edildiğinden kendilerinin eksiklikten sorumlu tutulamayacaklarını savunmuştur.

Taşımanın konteyner içinde yapıldığı, varma yerinde mühürlerin sağlam olarak teslim edildiği konusunda taraflar arasında bir uyuşmazlık yoktur.

TTK.nun 1100/1 maddesinde taşıyan ile gönderilen arasındaki münasebetlerde konşimentonun esas tutulacağı hükme bağlanmıştır. Ancak TTK.nun 1100/2 ve 1110/2 maddeleri hükümlerinde taşıtanın beyanları hakkında rezerv konulması halinde konşimentonun doğruluğuna ilişkin karine oluşmaz ve emtianın konşimento kayıtlarına uygun olarak teslim edilmiş bulunduğu kanıt yükü de konşimento hamiline düşer. Görüldüğü üzere kapalı kaplarda taşıma yapıldığında emtianın taşıyana ne şekilde teslim edildiği önem kazanmaktadır. Somut olayda gönderen (taşıtan) tarafından konteynerlerin mühürlendiği ve bu şekilde taşıyana teslim edildiği konşimento üzerindeki “shippers load and count” kaydından anlaşılmaktadır. Dava konusu tazminat hasara değil noksan çıkan emtia bedeline ilişkin bulunmasına göre davalı taşıyanın nezaret görevini yerine getirmediğinden dolayı sorumlu tutulması doğru görülmemiş ve kararın bu nedenle bozulması gerekmektedir.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı tarafın temyiz itirazının kabulüyle yerel mahkeme kararının **BOZULMASINA**, ödediği temyiz peşin harcının temyiz edene iadesine 15.2.1999 tarihinde oybirliği ile karar verildi.

T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 1998 / 4593

Karar No : 1999 / 135

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : Beyoğlu1. Asliye Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 24.06.1997

No'su : 96/244-234

Davacı : T. Genel Sigorta A.Ş.

Davalı : Cenk Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti.

Taraflar arasındaki Beyoğlu 1. Asliye Ticaret Mahkemesince görülerek, bozmaya uyularak 24.6.1997 tarih ve 96/244-234 sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi duruşmalı olarak incelenmesi davalı vekili tarafından istenmiş olmakla duruşma için belirlenen 26.1.1999 gününde davalı avukatı V.D. gelip davacı avukatı tebligata rağmen gelmediğinden temyiz dilekçesinin de süresinde verildiği anlaşıldığından ve duruşmada hazır bulunan taraflar avukatları dinlendikten sonra vaktin darlığından ötürü işin incelenerek karara bağlanması duruşmadan sonraya bırakılmıştı. Dava dosyası için tetkik hâkimi Harun Kara tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp düşünüldü:

Davacı vekili müvekkili şirkete sigortalı balyalı pamuk emtiasının davalıya ait gemi ile Odesa'dan Mersin'e yapılan taşıması sırasında ıslanarak hasarlanması nedeniyle sigorta ettirene 453.300.000 lira tazminat ödendiğini ileri sürerek bu meblağın iskonto faizi ile davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili cevabında yükün gemiye kirli, yırtık ve dağınık olarak teslim edilmiş olup bu hususun kaptan tarafından konşimentoya şerh olunduğunu, bu itibarla taşıyanın sorumlu tutulamayacağını, ambalajın uygun olmadığını, kaldı ki

sorumluluğu parça başına 100.000 lira ile sınırlı olacağını savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece toplanan delillere, bilirkişi raporlarına nazaran kaptan tarafından konulan çekincenin yükün kirli, dağınık ve yırtık olması hususlarında olup oysa hasarın yükün ıslanması nedeniyle oluştuğunu, bu itibarla ıslanma nedeniyle oluşan hasardan davalı taşıyıcının sorumlu olduğu, davalının taşıyıcının sorumsuzluğunu gerektiren hallerin varlığını ispatlayamadığı, konişmento içeriğinden yük değerinin anlaşılmasına göre sınırlı sorumluluk savunmasına itibar edilemeyeceği gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne 332.214.000 liranın 26.4.1994 tarihinden yürütülecek reeskont faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı davalı vekili temyiz etmiştir.

Dosyadaki yazılara mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve davalı taraf parça başına sorumluluğuna ilişkin aleyhine kurulan bozmadan önceki ilk kararı temyiz etmemekle ilke olarak sorumluluğu benimsemiş olmakla davalı vekilinin yerinde görülmeyen tüm temyiz itirazlarının reddi ile kararın onanması gerekmiştir.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı vekilinin temyiz itirazlarının reddi ile kararın ONANMASINA 11.960.000 lira temyiz harcından peşin harcın mahsubu ile temyiz edenden alınmasına 26.1.1999 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 1998 / 4593

Karar No : 1999 / 135

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : Beyoğlu 2. Asliye Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 19.11.1999

No'su : 1998/186-1999/518

Davacı : British Steel PIC

Davalı : Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi

Taraflar arasındaki Beyoğlu 2. Asliye Ticaret Mahkemesince görülerek verilen 19.11.1999 tarih ve 1998/186-1999/518 sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi duruşmalı olarak incelenmesi davacı vekili tarafından istenmiş olmakla duruşma için belirlenen 15.4.2000 gününde davacı avukatı E. İle davalı avukatı O.C. gelip temyiz dilekçesinin de süresinde verildiği anlaşıldığından ve duruşmada hazır bulunan taraflar avukatları dinlendikten sonra vaktin darlığından ötürü için incelenerek karara bağlanması duruşmadan sonraya bırakılmıştı. Dava dosyası için tetkik hakimi Ömer Özdemir tarafından düzenlenen rapor dinlendikten sonra ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp düşünüldü:

Davacı vekili dava dışı şirkete müvekkilince satılan filmaşinlerin davalı şirkete nakliyat sigortalarına karşı sigortalanıp alıcısına malın deniz suyu ile teması nedeniyle paslı olarak teslim edildiğini, sigortalı şirketin davalıdan olan alacağını müvekkiline temlik ettiğini ileri sürerek hasar bedelinin tahsilini talep etmiştir.

Davalı vekili emtianın gemiye paslı olarak yüklendiğini, konşimentoya bu hususum derç edildiğini, filmaşinlerin su geçirmezliği saptanan ambarlarda taşındığını savunmuştur.

Mahkemece toplanan delillere ve bilirkişi raporuna nazaran emtianın durumunun mahkeme kararı veya iki tarafın katılımı ile saptanmadığı, malların gemiye paslı olarak yüklendiğinin konşimentoya şerh edildiğı, korozyonun taşıma sırasında oluştuğunun kanıtlanamadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Kararı davacı vekili temyiz etmiştir.

Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre davacı vekilinin tüm temyizi itirazları yerinde değildir.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı vekilinin temyiz itirazlarının reddi ile kararın ONANMASINA 11.960.000 lira temyiz harcından peşin harcın mahsubu ile temyiz edenden alınmasına 26.1.1999 tarihinde oybirliği ile karar verildi.

T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 1999 / 6626

Karar No : 2000 / 106

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : Kadıköy 3. Asliye Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 23.2.1999

No'su : 1998/916-119

Davacı : M/V Old Lady Gemisi Alt Taşıyanı İnceoğlu Denizcilik Tic. Ltd.
Şti.

Davalı : 1- Bilgi Dış Tic. A.Ş.
2- Ship Trans Beynelminel Kara ve Deniz Nakliyat Tic. San. Koll.
Şti.

Taraflar arasındaki davanın (Kadıköy Asliye Üçüncü Ticaret Mahkemesi)nde görülerek verilen 23.2.1999 tarih ve 1998/916/119 sayılı kararın Yargıtay'ca incelenmesi duruşmalı olarak davalı vekili tarafından istenmiş olmakla dava dosyası için tetkik hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup, incelendikten işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

Davacı vekili, müvekkilinin alt taşıyan sıfatıyla işletmekte olduğu gemiyle Ukrayna'nın Kherson Limanı'ndan Çanakkale'ye dökme buğday kepeği taşınması konusunda davalılardan S... Trans ile anlaşmaya varıldığını, yükleme ve boşaltma için toplam yedi gün kararlaştırıldığını, boşaltma limanında tahliyenin 28.4.1998 günü saat 14.00'de tamamlandığını, yükleme ve boşaltma limanlarında toplam (11) gün (17) saat demoraja hak kazandığını ileri sürerek (18.733.33) USD'nin B. 83/son maddesine göre, anılan davalıdan ve yük alıcısı olan diğer davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalılardan Bilgi Dış TAŞ vekili, müvekkilinin navlun anasözleşmesi tarafı olmadığını, sürastarya ücretinin asıl borçlusunun taşıtan olan diğer davalı olduğunu, sürastaryanın gönderilence ödeneceğinin konişmentoda yazılmadığını savunarak davanın husumet yönünden reddini istemiştir.

Diğer davalı vekili de davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, sunulan kanıtlara ve bilirkişi raporuna dayanılarak davalılardan S... Trans Koll. Şti.'nin broker olduğu ve husumet yöneltilemeyeceği, istenebilecek sürastarya alacağının (11.200) USD'den ibaret ve bundan gönderilen davalının sorumlu olduğu gerekçesiyle açılan davalı yönünden davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir.

Kararı, davalılardan Bilgi Dış T.A.Ş. vekili temyiz etmiştir.

Dava, taşıyanca açılan sürastarya alacağına ilişkin olup, mahkemece davanın malın gönderileni olan davalılardan Bilgi Dış Tic. A.Ş. bakımından davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir.

Taşıma sözleşmesi, davacı taşıyan ile davalılardan Ship Trans Koll. Şti.'nin brokerliği ile dava dışı taşıtan Fort İnt. Firması arasındadır. Taşıma sözleşmesinin koşullarını belirleyen teleks teatisinde ve sonradan düzenlenen konişmento metninde gönderilenin sürastarya alacağından sorumlu olacağına dair bir hüküm yer almamaktadır. TTK'nin 1069. maddesinin yorumuna ilişkin dortrindeki ortak görüş ve dairemizin yerleşmiş uygulamasına göre kural olarak sözleşme ile kararlaştırılabilecek bir tür ücret olan sürastarya borçlusu taşıtandır. Taşınan malın gönderilenin sürastarya borçlusu taşıtandır. Taşınan malın gönderilenin sürastaryadan sorumlu tutulabilmesi için, bu konunun navlun sözleşmesinde veya konişmentoda açıkça öngörülmüş olması gerekmektedir.

Aleyhinde hüküm kurulan gönderilen Bilgi A.Ş. vekilinin bu ilkelere dayalı husumet itirazına rağmen, mahkemece bu yön değerlendirilip tartışılmaksızın ve hiçbir gerekçe gösterilmeksizin anılan davalının sorumluluğuna karar verilmesi doğru görülmemiştir.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerle, davalılardan Bilgi Dış TAŞ vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile kararın anılan davalı yararına **BOZULMASINA**, ödediği

temyiz peşin harcının isteği halinde temyiz edene iadesine, 65.000.000 lira duruşma vekillik ücretinin davacıdan alınarak davalıya verilmesine, 18.1.2000 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.



T.C.

YARGITAY

ONBİRİNCİ HUKUK DAİRESİ

Esas No : 1999 / 8749

Karar No : 1999 / 10496

YARGITAY İLAMI

Mahkemesi : Kadıköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesi

Tarihi : 14.10.1998

No'su : 1997/209-1998/1236

Davacı : İlfe Denizcilik Ltd. Şti.

Davalı : Ada Madencilik San. Tic. Ltd. Şti.

İlfe Denizcilik Ltd. Şti. ile Ada Madencilik San. Tic. Ltd. Şti. arasındaki davadan dolayı Kadıköy 2. Asliye Ticaret Mahkemesince verilen 14.10.1998 tarih ve 1997/209-1998/1236 sayılı kararı onayan Daire'nin 17.6.1999 gün ve 1999/412-5384 sayılı kararı aleyhine davalı vekili tarafından karar düzeltme isteğinde bulunulmuş ve karar düzeltme dilekçesinin süresinde verildiği anlaşılmış olmakla dosya için düzenlenen rapor dinlendikten sonra ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp düşünüldü:

Davacı vekili müvekkilini donatanı ve taşıyanı olduğu "Hüseyin Bey" gemisinin Rusya Tupsa limanından Hereke limanına dökme halde 3.850.170 m/ton linyit kömürünün taşınması için davalı tarafından kiralandığı, taşıma sözleşmesine göre davacıya ait geminin günlük sürastarya ücretinin 2000 USD Doları olduğu, yükleme limanında geminin günlük 1.500 m/ton kargo yükleyeceği ve boşaltma limanında 1000 m/ton kargo boşaltacağı üzerinde anlaştıklarını, buna göre geminin yükleme limanında 6.083.33 USD ve boşaltma limanı Hereke'de 5.583 USD alacağı oluştuğunu, müvekkilinin alacağı olan sürastarya ücretinin ödenmesinin talep edilmesine rağmen davalının ödemediğini, bu nedenle davalı aleyhine icra takibi başlatıldığını, ancak davalının haksız olarak takibe itiraz ettiğini ileri sürerek itirazın

iptali ile icranın 12.211.07 USD üzerinden devamına ve %40 icra inkâr tazminatına hükmolunmasını talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, davacının yükü 296 m/ton eksik teslim ettiğini, eksik teslim edilen yükün toplam değerinin 15.688 USD olduğunu, icra takibinden ve dava ikamesinden sonra davacı temsilcisi ile yaptıkları görüşmede alacak ve borcun makas ve mahsup edildiğini, müvekkilinin davacıya bir borcu bulunmadığını, bu nedenle icra takibine itiraz ettiklerini, yükleme limanında olduğu iddia olunan demorajdan hukuken sorumlu olmadıklarını savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece hesaplanan demoraj alacağına hükmolunup fazlaya ilişkin talep reddedilmiştir.

Hükmü davalı vekili temyiz etmiştir.

Dairemiz usul ve yasaya uygun olan hükmü onamıştır. Davalı vekili karar düzeltme isteminde bulunmuştur.

Dosyadaki yazılara, mahkeme kararında belirtilip Yargıtay ilamında benimsenen gerektirici sebeplere ve tahliye esnasında olduğu belirlenen yükteki noksanlığın malın yükleme limanında varit olduğu halde kaptan tarafından konişmento düzenlenirken bu husus gizlenerek sanki noksanlık yokmuşçasına malın tam ve sağlam olarak gemiye alındığına dair bu belgenin düzenlenmesinde kaptanın bilerek böyle bir davranışta bulunduğu hakkında hiçbir delil bulunmadığı gibi, dava dosyası içerisindeki davaya konu yük ile ilgili fatura, manifesto ve ordinodaki kayıtların konişmentoyu doğrulamış olması karşısında ... yanlış konişmento düzenlenmesi dolayısıyla takasa konu edilen yükteki eksikliğin TTK.nun 1067. Md.deki süreye tabi olup, B.K.nun 100'üncü md.ne dayalı ve yine dolayısıyla genel zamanaşımına tabi bulunmadığı anlaşılmakta, yerinde görülmeyen karar düzeltme isteminin reddi gerekmiştir.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı davalı vekilinin karar düzeltme isteminin HUMK.nun 442. Maddesi gereğince REDDİNE, alınması gereken 2.790.000 lira karar düzeltme harcı peşin ödenmiş olduğundan bu harcın ve 3056 sayılı yasa ile değiştirilen HUMK.nun 442/3 madde hükmü uyarınca taktiren 15.000.000 lira parar cezasının karar düzeltilmesini isteyen den alınarak hazineye gelir kaydedilmesinde 17.12.1999 tarihinde oybirliği ile karar verildi.

KAYNAKÇA

Kitaplar

AIKENS, Richard, Richard Lord, Michael Bools. **Bills of Lading**. New York: Informa Law. 2016.

AKINCI, Sami. **Deniz Hukuku – Navlun Mukaveleleri**. İstanbul: Sermet Matbaası. 1968.

AKSOY, Sami. **Taşıma Hukukundan Fiili Taşıyıcı**. İstanbul. On İki Levha Yayınları. 2015.

ALGANTÜRK, S. Didem. **Deniz Hukuku Ders Notları**. İstanbul: Tüdev. 2002.

AYBAY, Gündüz. **Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**. İstanbul: Aybay Yayınları. 2000.

BAUGHEN, Simon. **Shipping Law**. New York: Routledge. 2015.

ÇETİNGİL, Ergon. **Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu: Türk, Alman ve İngiliz Hukuklarına Göre**. İstanbul: İstanbul Üniversitesi. 1963.

DAMAR, Duygu. **Wilful Misconduct in International Transport Law**. Berlin: Springer-Verlag. 2011.

DEBBATISTA, Charles. **Bills of Lading in Export Trade**. London: Tottel. 2008

DEMİRKIRAN, Murat. **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**. Ankara: Arıkan Yayıncılık. 2008.

DOMANIÇ, Hayri. **Kıymetli Evrak Hukuku ve Uygulaması: TTK Şerhi IV**. İstanbul: Temel Yayınları, 1990.

ERGUVAN, Sevgi Sunal. **Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti: Navlun**. İstanbul: Legal Yayıncılık. 2007.

GARD. **Guidance on Bills of Lading**. 2001.

GARD. **Handbook on P&I Insurance**. 1979.

GASKELL, Nicholas, Regina Asariotis, Yvonne Baatz. **Bills of Lading: Law and Contracts**. London: Informa Law. 2000.

HOLMBERG, Gunilla. **A Study of Bills of Lading Fraud**. Stockholm: Juristförl. 1990.

HUDSON, N. Geoffrey, Jeff Allen. **Marine Claims Handbook**. London: LLP. 1996.

KARAN, Hakan. **Elektronik Konişmento**. Ankara: Turhan Yayınevi. 2004.

KARAN, Hakan. **The Carrier's Liability under International Maritime Conventions The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules**. Lewiston: Edwin Mellen Press. 2005.

KENDER, Rayegan, Ergon ÇETİNGİL ve Emine YAZICIOĞLU. **Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler**. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. 2014.

MELEMEN, Mehmet. **Uygulamalı Uluslararası Ticaret İşlemleri**. İstanbul: Türkmen Kitabevi. 2012.

MILLS, Stephen. **Bills of Lading: A Guide to Good Practice**. Newcastle: North of England P&I Association. 2005.

MITCHELHILL, Alan. **Bills of Lading: Law and Practice**. New York: Springer. 1990.

SEVEN, Vural. **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**. Ankara: Yetkin Yayınları. 2003.

SÜZEL, Cüneyt. **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. 2014.

TREITEL, Guenter, Francis Martin, Baillie Reynolds. **Carver on Bills of Lading**. London: Sweet & Maxwell. 2011.

ÜLGENER, Fehmi. **Çarter Sözleşmeleri: Genel Hükümler**. İstanbul: Der Yayınları. 2000.

WILSON, John F. **Carriage of Goods by Sea**. London: Pearson. 2008.

YEŞİLOVA, Ecehan. **Konişmentonun İspat Kuvveti**. İzmir: Güncel Yayınevi. 2006.

Sürelî Yayınlar

DEĞİRMENCİ, Nil Kula. “Konişmentonun Hukukî İlişkiyi Belirleme Fonksiyonu”. **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**. Y. 12. S. 24 (Güz 2013). ss. 143-165.

MURRAY, Daniel E. “History and Development of the Bill of Lading”. **University of Miami Law Review**. Y. 37 S. 3 (September 1983). ss. 689-732.

ÖZÇELİK, Gülsüm. “Konişmentoya Bağlanan Eşya Üzerindeki Aynî Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti”. **Ankara Barosu Dergisi**. Y. 66. S. 2 (Bahar 2008). ss. 57-73.

PARKER, Benjamin. “Liability for Incorrectly Clousing Bills of Lading”. **Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly**. S. 201. 2003.

SOLVANG, Trond. “Sections 299 and 300 of the Maritime Code - Carrier’s Liability for Misleading Statements in Bills of Lading”. **Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook**. Marius 430 (2013). Ss. 29-50.

Resmî Yayınlar ve Ansiklopediler

TETLEY, William. “Maritime Transportation”. **International Encyclopedia of Comparative Law**. Vol. XII. 2001.

UNCTAD. **Review of Maritime Transport (13-51748)**. New York: United Nations Publications. 2013.

Tezler ve Tebliğler

AYDOĞDU, Fatma. **Konişmentonun İspat Fonksiyonu**. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul 2006.

BULUT, Özlem. **Konişmentonun Teslimdeki Rolü ve Konişmentosuz Teslimde Taşıyanın Sorumluluğu**. Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul. 2008.

GÜNER, Meltem. “Teni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”. **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken Konulu Sempozyum**. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi. İstanbul. 10-12 Mayıs 2012.

Kanun ve Konvansiyonlar

Lahey Kuralları. (Çevrimiçi)

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html#31> (Erişim Tarihi: 02.05.2016)

Hamburg Kuralları. (Çevrimiçi)

<http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/> (Erişim Tarihi: 02.05.2016)

Türk Ticaret Kanunu. T.C. Resmi Gazete. 6762. 09.07.1956. 1956.

Türk Borçlar Kanunu. T.C. Resmi Gazete. 6098. 04.02.2011. 2011.

Türk Ticaret Kanunu. T.C. Resmi Gazete. 6102. 14.02.2011. 2012