

DENİZ HUKUKUNDA NAVLUN (Eşya Taşıma Ücreti) BAKIMINDAN İLGİLİ ŞAHISLAR

Ahmet KARAYAZGAN*

I) GENEL OLARAK

Navlun alacaklısı ve borçlusu öncelikle navlun sözleşmesi uyarınca belirlenir. Buna göre, navlun alacaklısı, taşıma taahhüdü altına giren taşıyan (carrier); navlun borçlusu ise, sözleşmenin diğer tarafı taşıtan (charterer) olur. Ancak sözleşmede taraflar, yükün tesellümü hakkını, navlunu ödemesi şartına bağlı olarak üçüncü bir şahsa, gönderilene (consignee) tanıyabilirler. Böyle bir durumda, gönderilen yükü teslim aldığı anda navlun borçlusu durumuna girer. Öte yandan, bazı hallerde navlun sözleşmesi dışındaki bir hukukî ilişkiye dayanarak da, navlun üzerinde hak sahibi olunabilir. Ancak burada navluna ilişkin talep hakkı, artık navlun sözleşmesinin bir tarafı olmaktan kaynaklanmaz ve buna karşılık, navlun alacağına doğumuna yol açan bu sözleşme dışındaki bir hukukî ilişkiye dayanır. Örneğin navlun alacağını devralan şahıs (assignee of the freight) veya geminin mülkiyetini iktisap eden şahıs (purchaser of a ship/assignee of a ship), ipotekli alacaklı (mortgagee of ship), gemi kendisine bırakılan sigortacı (underwriter).

II) NAVLUN ALACAKLISI VE BORÇLUSU

1) ALACAKLISI: "TAŞIYAN"

Navlun sözleşmesi uyarınca, eşya taşıma taahhüdü altına giren taraf (taşıyan; carrier), navlun ücretinin alacaklısıdır.

Taşıyan sıfatının kazanılması açısından, navlun sözleşmesi ile eşya taşımanın taahhüt edilmesi yeterlidir⁽¹⁾. Bu faaliyetin ticari işletme şeklinde yürütülmesi ise, taşıyanın tacir sayılabilmesi bakımından önem taşımaktadır⁽²⁾.

Taşıyan, kendisinin işlettiği bir gemi ile bizzat, veya gemi işleten başka bir şahısla yapacağı bir navlun sözleşmesine dayanarak bu ikinci sözleşme aracılığı ile taahhüdünü yerine getirebilir.

* İstanbul Barosu Avukatlarından

- (1) Taşıyan'ı, "Nakliye (Taşıma İşleri) Komisyoncusu"ndan ayıran en önemli özellik "eşya taşıma taahhüdü"dür. Zira komisyoncu bizzat yükü taşımayı değil, gönderen hesabına bir taşıyan vasıtasıyla yükü taşıtmayı üstlenmektedir. İMREGÜN, Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri, s. 205; AKINCI, Navlun, 34.
- (2) Oysa "Nakliye (Taşıma İşleri) Komisyoncusu"nun TTK 810-815 naddelerine tabi olabilmesi için, bu işin bir meslek olarak seçilmiş (sanat ittihazı) bulunması gereklidir (TTK 808)

a) Taahhüdünü Bizzat Yerine Getirmekte ise.

aa— Sahip olduğu ve işlettiği bir gemi ile bu taahhüdü ifa eden taşıyan aynı zamanda donatan sıfatına da sahiptir (donatan/taşıyan). Zira burada donatan sayılmak için kanunda öngörülen bütün şartlar gerçekleşmektedir (TTK 946/I)⁽³⁾.

ab— Buna karşılık, bizzat veya kaptan vasıtasıyla kendi adına işlettiği başkasına ait bir gemi ile bu taahhüdünü yerine getiren taşıyan ise, aynı zamanda gemi işletme müteahhidi (owner pro tempore) sıfatını kazanacaktır (TTK 946/II)⁽⁴⁾.

ac— Donatan/taşıyan, bir carter sözleşmesinin mevcut olduğu hallerde, bir konişmento düzenlenmiş olsa bile, bu sözleşme uyarınca; taşıma ilişkisinin sadece konişmento toya göre belirlendiği hallerde ise, konişmento uyarınca navlun alacaklısı olacaktır.

ad— İngiliz Hukukunda, hem (donatan/taşıyan) ve hem de (gemi işletme müteahhidi/taşıyan) geniş kapsamlı (shipowner) deyimi ile ifade edilmektedir⁽⁵⁾. İngiliz sisteminde, aksi kararlaştırmış olmadıkça, donatan/taşıyan, navlun alacaklısıdır.

b) Yapmış Olduğu Diğer Bir Navlun Sözleşmesi Aracılığı ile Yerine Getirmekte ise.

Burada taşıyan, gemi işleten bir şahısla, bir navlun sözleşmesi yapmakta (asıl taşıma sözleşmesi/ head charter) ve bu sayede, diğer navlun sözleşmesi uyarınca (alt taşıma sözleşmesi/sub-charter) üstlenmiş olduğu eşya taşıma taahhüdünü yerine getirmektedir⁽⁶⁾. Burada taşıyan (alt taşıyan), asıl taşıma ilişkisinde, (asıl taşıtan) sıfatını kazanacaktır. Böyle bir halde, birbirinden bağımsız iki sözleşme söz konusu olduğundan, kural olarak her bir sözleşmenin taşıyanı, kendi sözleşmesel ilişkisi uyarınca doğacak navlunun alacaklısı olur, yani "carter navlunu" olarak isimlendirilen asıl taşıma navlunun alacaklısı, donatan/taşıyan (asıl taşıyan) durumundaki "gemi işleten şahıs"; "konişmento navlunu" denilen alt taşıma navlunun alacaklısı da taşıyan (asıl taşıtan/alt taşıyan) olacaktır.

Ancak bazı istisnai durumlarda, donatan/taşıyan (shipowner), alt taşımaya ait "konişmento navlunu"nun alacaklısı durumuna girebilir. Örneğin, bir carter sözleşmesi ile tutulan gemi bir alt taşımaya konu edilmiş ve buna ilişkin konişmento kaptan tarafından, taşıyanın kimliği belirtilmeksizin imzalanmışsa, artık konişmento ilişkisi, (asıl taşıtan/alt taşıyan) ile değil, asıl taşıyan (donatan/taşıyan) ile kurulmuş olur. Zira TTK 1099

(3) TTK 946/I'ın ifadesinden hareketle belirtenecek diğer bir husus, donatan sıfatının, sahip olunan her gemi için ayrı doğacak olmasıdır.

(4) Bu sığata sahip kişinin, gemi maliki ile olan ilişkilerinde aralarındaki hukuki müesseseye ait hükümler uygulanacaktır. Örneğin Kira, intifa hakkı vb. Eğer aralarında geçerli bir hukuki ilişki yoksa Medeni Kanunun malik ile zilyed arasındaki ilişkilere dair hükümlerine başvurulacaktır. Buna karşılık bu şahıs, üçüncü şahıslarla olan ilişkilerinde ise TTK 946/II uyarınca donatanın hak ve borçlarına sahip olur yani donatan sayılır. Bu nedenle, donatan/taşıyan (Shipowner) bakımından yapılacak açıklamalar, G.I.M./Taşıyan için de geçerli olacaktır. ÇAĞA, I, 120; GÖĞER, İhtilaf, 25.

(5) FAGHFOORI, 369-370; WILSON, 281; SCRUTTON, 352-353; GÖĞER, Navlun, 1959; Nitekim Lahey kaidelerinin 1-a maddesinde ve keza Carriage of goods by sea Act (COGSA) 1971'de taşıyan bu sıfatları içerir bir şekilde tanımlanmıştır. GÖĞER, İhtilaf, 26; GÖKNİL, 92; BROWN, C. 8.

(6) Ticaret Kanunumuz 1060.ncı maddesi ile, asıl ve alt taşıma sözleşme biçimlerinden sadece, asıl taşımanın carter, alt taşımanın kırkambar sözleşmesi şeklinde yapılmış olması ihtimalini öngörmüştür.

onun yükleme sırasında üçüncü bir şahsın temsilcisi olarak hareket ettiğini biliyor olmadıkça, gönderenden navlunu talep edebilir⁽¹¹⁾.

Gönderen tarafından yükletilen mallar için konişmentonun düzenlenmiş olduğu durumlarda, gönderen, konişmentonun şartlarına göre navlun borçlusudur olacaktır.

Böyle bir halde gönderen, aynı zamanda taşıtan (charterer) değilse, carter sözleşmesi uyarınca doğan navlun ödeme borcu, kural olarak, gönderenin, konişmento uyarınca doğan sorumluluğunu etkilemez⁽¹²⁾.

bb- Bir carter sözleşmesinin mevcut olduğu hallerde ise, navlun borçlusudur, sözleşme uyarınca taşıtan (charterer) olacaktır⁽¹³⁾.

Bu borcun doğumu bakımından, kural olarak taşıtanın kendi malını taşıması ile, yapmış olduğu diğer bir navlun sözleşmesi uyarınca bir başkasının malını taşıyor olması arasında bir fark yoktur⁽¹⁴⁾. Diğer yandan bu borcun doğumu, malların bir üçüncü şahıs tarafından yükletilmiş olmasından da etkilenmez⁽¹⁵⁾.

B) Belirli Şartların Gerçekleşmesi ile: GÖNDERİLEN

Gönderilen (consignee), navlun sözleşmesi veya konişmentodan kaynaklanan hak sahipliğine dayanarak, yükü kendi adına, bizzat veya temsilci aracılığı ile teslim alan şahıstır⁽¹⁶⁾.

a— Türk Hukuku Bakımından:

Sözleşme veya konişmento uyarınca, yükü teslim almak hakkı, üçüncü bir şahıs durumundaki gönderilene tanınabilir⁽¹⁷⁾. Yükü teslim alma hakkının, navlunun ödenmesi şartına bağlanmış olması, kural olarak, gönderilenin ödeme borcu altına girmesine yol açmaz⁽¹⁸⁾. Böyle bir borç ancak belirli şartların gerçekleşmesi ile doğabilir.

(11) *Bu takdirde, hesabına mal yüklenen şahıs navlun ücretinden sorumlu olacaktır. CARVER, 1228; SCRUTTON, 280; PAYNE And IVAMY, 268.*

(12) *HALSBURY, 565; FAGHFOORİ, 285.*

(13) *Cesser Klozu uyarınca taşıtan yükler üzerinde navlun ve diğer ödemeler için donatan/taşıyan lehine bir rehin hakkı tanıyarak, kararlaştırılan yüklerin gemiye yüklenmesi ile carter navlunu ödemek borcundan kurtulacaktır. Ancak taşıtan (charterer) aynı zamanda, gönderen (shipper) sıfatına sahipse, bu kloz, onun gönderen sıfatı ile konişmento uyarınca doğacak sorumluluğunu etkilemeyecektir. Geniş bilgi için bkz. FAGHFOORİ, 297 vd.; HALSBURY, 567-568; PAYNE And IVAMY, 269-270; WILSON, 279.; ÇAĞA, II, 247.*

(14) *FAGHFOORİ, 298; HALSBURY, 567.*

(15) *Bu ikinci durumda, bu üçüncü şahıs, gönderen (shipper) veya konişmento hamili olabilir. Bu şahısların konişmento uyarınca, carter navlununa eş bir miktarı ödemek borcu altına girmeleri, taşıtanın (charterer) navlun ödeme borcunu etkilemeyecek, tam tersine donatan/taşıyanlar bakımından ek bir imkan olacaktır. HALSBURY, 567; FAGHFOORİ, 297.*

(16) *Bu sıfat, külli halefiyet veya temlikin belgelendirilmesi suretiyle de kazanılabilir. ÇAĞA, II, 239.*

(17) *Navlun sözleşmesi, buna taraf olmayan bir üçüncü şahsa (gönderilen) yükün teslimini talep hakkı tanımak suretiyle yapılmışsa, tam (gerçek) üçüncü şahıs lehine sözleşme niteliğinde olacaktır.*

(18) *Niketim, tam (gerçek) üçüncü şahıs lehine sözleşmelerde bütün borç ilişkisi değil, sadece bu ilişkiden doğan münferit bir alacak hakkı, üçüncü şahsa ait olmaktadır. (BK 111/III) KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, Borçlar Hukuku Dersleri C.I.2. Bası İstanbul 1985, s. 30-31; Geniş bilgi için bkz. AKYOL, Tam Üçüncü Şahıs Lehine Sözleşme, İstanbul 1976, S. 109 vd.*

§614), "... teslim almanın dayandığı mukavele veya konişmento hükümlerine göre ödemeye..." ifadesine yer verilerek yükün teslim alınmasından başka, sözleşmede veya konişmentoda gönderilenin navlunu ödeyeceğine ilişkin açık bir kaydın mevcut olması da şart koşulmuştur⁽²⁵⁾.

b— İngiliz Hukuku Bakımından

Common Law'da, kural olarak, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilenin navlunun ödenmesi bakımından bir sorumluluğu yoktur⁽²⁶⁾. Bununla birlikte, gönderilen aşağıda ele alınan hallerde, navlun borçlusu durumuna girebilmektedir;

ba- Bir konişmentonun mevcut olduğu hallerde, Bill of Lading Act (1855) Sec.1'de açıkça belirtildiği üzere, gönderilen (ve duruma göre konişmento hamili), yüklerin mülkiyetinin kendisine geçmiş olması şartıyla konişmentoda ifadesini bulan sözleşmenin tarafı olarak, navlun borcundan sorumlu olacaktır⁽²⁷⁾. Buradaki **kanuni** sorumluluğu, yükler üzerindeki mülkiyet hakkından kaynaklanmaktadır.

Konişmentonun hamili olmakla beraber, malların mülkiyetini kazanmadığı hallerde, gönderilen sadece yük sahibi hesabına malları teslim almakla görevli bir temsilcidir. Böyle bir durumda, gönderilenin yükü tesellüm edebilmek için navlunu ödemeyi üstlenmiş olup olmadığı (ve böylece navlun borçlusu durumuna gelip gelmediği) her somut olayda ayrıca araştırılmaktadır. Gönderilenin yükü teslim almak için navlunu ödediği hallerde, gönderilenle donatan/taşıyan (shipowner) arasında, **navlun sözleşmesinden ayrı olarak**, yeni bir sözleşmenin yapıldığı kabul edilmektedir⁽²⁸⁾. Bu yeni sözleşme, donatan/taşıyanın, rehin hakkından vazgeçmesi karşılığında gönderilenin navlunu üstlenmesi ile doğmaktadır. Böyle bir anlaşmanın mevcut olup olmadığı belirlenirken ticari örf ve adetler, gönderilenin davranışları (conduct of consignee); ve donatan/taşıyan (shipowner) ile gönderilen arasındaki ilişkinin önceki safhalarının (previous dealings) yorumlanması önem kazanır⁽²⁹⁾.

bb- Bir konişmentonun mevcut olmadığı hallerde ise, Bill of Lading Act'ın uygulanması mümkün değildir. Böyle bir durumda gönderilen, sözleşmenin tarafı sıfatı ile borçlu olamayacaksa da, yükleri teslim alması duruma göre, donatan/taşıyanın rehin hakkından vazgeçmesi karşılığı navlunu ödemeyi üstlendiğine ilişkin bir anlaşma şeklinde yorumlanabilecektir⁽³⁰⁾.

(25) Aksi görüş için bkz. YAVAŞÇA, *Gönderilenin Ödeme Mükellefiyeti, Deniz Ticareti, Ocak-Şubat 1991 S.1, s.54*. Yazar, kanunumuzdaki ilgili hükümleri (TTK. 1069, 1079, 1081), kara taşımalarına ilişkin TTK. 792.nci madde ile de bir paralellik kurarak, daha farklı bir şekilde yorumlamakta, ve gönderilene yükü teslim almaya bağlı kanunî bir ödeme mükellefiyeti getirilmiş olduğunu ve bu sebeple sözleşme veya konişmentoda gönderilenin navlun ödeyeceği hususunda bir kayıt yer almasa bile, gönderilenin malları teslim almakla, sözleşme veya konişmento hükümlerine göre hesaplanacak navlun ve sair masrafların borçlusu olacağını kabul etmektedir.

(26) RIDLEY, 116; HALSBURY, 568.

(27) WILSAN, 280; CARVER, 1230; PAYNE And IVAMY, 1989, 269; HALSBURY, 568.

(28) CARVER, 1230; HALSBURY, 568; PAYNE And IVAMY, 1989, 268-269; RIDLEY, 116.

(29) HALSBURY, 568-569; CARVER, 1230; PAYNE And IVAMY, 1989, 268.

(30) HALSBURY, 569.

tarafı, alacaklı ve borçlu sınıflarını devam ettirmelerine karşın, alacaklı bu alacağını, bir hukukî işlemle⁽³³⁾ diğer bir şahsa devredebilir (BK 162 vd)⁽³⁴⁾ ⁽³⁵⁾. Ancak bu temlikten borçlunun haber edilmiş olmadığı veya birden çok temlik söz konusu olduğu hallerde, borçlu, iyi niyetle, eski alacaklıya veya hukuken navlunu daha sonra temellük ettiği kabul olunan kimseye ödemedede bulunmuş olursa, borçtan kurtulacaktır. Bu nedenle, temlik borçluya bildirmesinde yeni alacaklının veya daha önce temellük edenlerin menfaati bulunmaktadır (BK 165).

Bu temlik işleminin yapılması ile birlikte, navlun alacağı temlik edildiği sırada bu alacağa bağlı tüm imtiyaz ve ferî haklar da devralana geçer (BK 168/I)⁽³⁶⁾.

3) Gemi İpoteğinin Tesis Edildiği Durumda; İpotekli Alacaklı

Gemi malikinin, alacaklı ile anlaşmak suretiyle gemisi üzerinde ipotek tesis ettirmesi (akdî ipotek) durumunda, TTK900. maddesine göre, ipoteğin kapsamına girecek navlunların tesbiti, kiralara ilişkin MK 778 hükmünden faydalanılarak yapılacaktır. Bu çerçevede, ipotekli alacaklının, rehnin paraya çevrilmesi yolu ile borçlu aleyhine, takibe başladığı tarihten itibaren rehnin paraya çevrildiği zamana kadar geçen süre içerisinde söz konusu olacak navlunlar ipotekli alacağın karşılanmasında kullanılacaktır (TTK900, MK. 778)⁽³⁷⁾.

(33) Hukukumuz bakımından kimuni temlik ile, alacağın kanun hükmü gereği bir şahıstan diğerine geçmesi mümkündür. Ancak, TTK900, 147-106 s.k. ile, bir şahsa bir hakın kimuni ile devri alacaklıların kendiliğinden mirasçılara geçmesi (MK 359) vd.; TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, 330-331.

(34) Navlunun temlik yazılı bir şekilde yapılmalıdır (BK 163/I) Ancak bu noktada ayrıca temlik, alacağı devreden el yazısı ile yapılması veya temlik işlemine borçlunun da katılmasının aranmadığı tek taraflı

(35) İngiliz Hukukü bakımından; Geminin mülkiyetinden doğan haklar, devredilebilir. Bu temlik şu şekillerde olabilir; i-Law of property Act (1925) Sec. 136(1)'da öngörülen şartların yerine getirilmesiyle (Legal assignment) şeklinde gerçekleştirilir. Bu tür temlik için aranılan şartlar şunlardır; -temlik yazılı olması ve bunun temlik edenin el yazısı ile yerine getirilmesi; -kayıtsız şartsız (absolute) olması; -bu temlikin navlunu ödeyecek şahıslara ihbarı (notice of assignment).

ii- (Equitable assignment) ise, temlik işlemi kanunda öngörüldüğü gibi yazılı yapılmamıştır ancak tarafların bu husustaki niyetlerini ortaya koyan söz ve hareketlerinden bir temlik işleminin mevcudiyetinin kabul edildiği temlik türüdür. Ancak bu çeşit temlikin navlunu ödeyecek şahıslar bakımından geçerli ve etkili olabilmesi için bu şahıslara ihbar zorunluluğu doğmaktadır. FAGHFOORI, 434 vd.; HALSBURY, 575-576; CARVER, 1221 vd.; PAYNE And IVAMY, 271; WILSON, 283.

(36) Müstakbel bir navlun (future freight) da genel hükümler çerçevesinde temlik edilebilir. İleride doğacak bu navlun, temlik edildiği sırada kukukî bir temele sahip olabileceği gibi, bu temelden yoksun bir navlun da olabilir. TEKİNAY/AKMAN/BURCUOĞLU/ALTOP, 327 vd.

(37) İngiliz Hukukunda ise, Merchant Shipping Act (1894) Sec. 31-46'da düzenlenen gemi ipoteği (mortgage of the ship), kendine özgü bir mahiyete sahiptir. Zira bu müessese ile, alacaklıya borcun ödenmemesi halinde gemi üzerinde tasarruf imkanı sağlanmakta ve geminin mülkiyeti, alacaklıya (mortgagee of the ship) geçmektedir. AKINCI, İpotek, 10; FAGHFOORI, 409; HALSBURY, 577; WILSON, 282; CARVER, 1217. Böylece ipotekli alacaklı, geminin mülkiyetini kazandığı andan itibaren, sözleşme uyarınca muaccel olan tam navluna hak kazanacaktır. CARVER, 1218-1219; SCRUTTON, 355-256; WILSON, 282-283; FAGHFOORI, 423 vd.

borçlularına tebligat yaparak, borçlarını icra dairesine; iflas halinde ise, iflas masasına yatırmalarını ister. Böylece, navlun da, alacaklıların alacaklarının karşılanması için kullanılmış olacaktır⁽⁴²⁾.

Birden çok ipoteğin söz konusu olduğu durumlarda, bu ipotekler arasında sıra, TTK 894 uyarınca, Medeni Kanun'daki gayrimenkullere ilişkin hükümlere göre yapılır. Bu çerçevede, Medeni Kanun'un benimsediği "sabit derece sistemi" uyarınca, sıra ipoteklerin derecelerine göre belirlenir. Böylece evvelki dereceler, sonrakilerden önce gelecektir⁽⁴³⁾.

4) Gemi Rehni Durumunda; Gemi Alacaklısı Hakkı Sahibi

TTK 1235. md.'de gemi alacaklısı hakkı veren durumlar, 10 bent halinde sayılmıştır. Bunlardan sadece deniz ödücü uyarınca doğan rehin hakkı, sözleşmeden, diğerleri ise, kanun hükmü gereğince doğmaktadır.

Böyle bir rehin hakkının doğduğu durumlarda ise, bu hakkın kapsamı TTK 1236 uyarınca gemi ve teferruatı ve TTK 1237 uyarınca navlundan oluşan deniz servetidir⁽⁴⁴⁾. Bu kapsama dahil navlunun belirlenmesinde şu hususlar önem taşır;

*Öncelikle bu navlun, alacağa sebep olan yolculuğun navlunu olmalıdır (TTK 1237). Ancak deniz ödücü bakımından, navlun ile alacağın aynı yolculukta doğmuş olması şart değildir⁽⁴⁵⁾.

* Ayrıca rehin kapsamına alınacak navlun, "gayri safi" navlundur. Yani onu elde etmek için yapılan masraf ve sair ödemeler dikkate alınmaksızın, taşıtan veya gönderilen tarafından borçlanılmış olan şekliyle, brüt olarak deniz serveti içerisinde rehne konu teşkil eden navlundur.

* Bu navlun henüz ödenmemiş veya kaptan ya da acentenin elinde olmalıdır. Zira ancak bu halde, deniz serveti içerisinde yer alarak, rehinin konsunu teşkil edebilir.

Gemi alacaklıları, haklarını, ancak İcra ve İflas Kanunu hükümleri uyarınca cebri icra yoluyla talep edebileceklerdir (TTK 1242). Yani gemi alacaklıları, navlun üzerinde ancak dolaylı bir şekilde, cebri icra yoluyla, bir talep hakkına sahip olmaktadır⁽⁴⁶⁾.

(42) Bu arada takibe girişildiği veya iflasın ilan edildiği tarihten sonra, henüz muaccel olmamış navlunlar üzerinde, borçlunun yapmış olduğu tasarruflar veya bunlar üzerine diğer alacaklılarca konulan hacizler, bu navlunların muaccel olmasından önce rehinin paraya çevrilmesi için takibe geçen ipotekli alacaklıya karşı etkili olmayacaktır (MK 778/III).

(43) Aynı derecedeki ipotekler arasında sıra ise, tesis tarihlerine göre belirlenecektir (MK 930). AKINCI, İpotek, 164 vd; ÇAĞA, I, 106-107; KENDERİÇETİNGİL, 54; OKAY, I, 207-208. İngiliz hukukunda da, birden fazla ipotekli alacaklı arasındaki sıra, "tescil tarihi"ne göre belirlenmektedir. CARVER, 1219

(44) Ancak gemi üzerine deniz ödücü alınırken, navlundan bahsedilmemişse, kural navlunun rehne dahil edilmeyecek olmasıdır. Şu kadar ki aynı zamanda yük de rehnedilmiş ise, artık navlun da rehne dahil edilecektir (TTK 1160/3). ÇAĞA, III, 20.

(45) ÇAĞA, III, 20.

(46) Rehin hakkının ihtilaflı olduğu durumlarda ise, gemi alacaklıları öncelikle bir dava açacaklardır. Bu dava niteliği itibarı ile, bir rehin davasıdır. Zira, belirli bir alacak sebebiyle, söz konusu navlun ve diğer deniz serveti unsurlarına başvurabilmek için resmi bir belgenin elde edilmesi amaçlanmaktadır. Türk ve Alman hukuklarında bu davanın niteliği ve sonuçları hususunda geniş bilgi için bkz. ÇAĞA, III, 45 vd.

ettiği "mülkiyet hakkı"dır. Zira şahsi ve bağımsız bir niteliğe sahip olan navlun sözleşmesinin, bırakma yoluyla sigortacılara geçmesi mümkün değildir. Ancak sigortacı malik sıfatıyla ve mülkiyet hakkının bir uzantısı (incident) sayılan navlunu talebe hak kazanır. Burada da gemi mülkiyetinin devrine benzer bir durum söz konusudur.

ii- Sigortacının talep edeceği navlun, kazanın gerçekleştiği yolculuğun "net (safi) navlun"u yani bu navlunun elde edilmesi için yapılan masraflar indirildikten sonra kalan net miktardır (TTK 1427/III-1.c.)⁽⁵³⁾. Bunun hesaplanması, mesafe navlununun tesbiti için uygulanacak hükümlere göre yapılacaktır (TTK 1427/III-2.c.).

c— Sigortacı, şu hallerde, bırakma anında icra edilmekte olan sözleşmenin navlununu talep edemeyecektir;

i- Navlun sözleşmesinde, navlunun peşin ödeneceği kararlaştırılmış ise; burada her ne kadar sözleşmenin icrası bırakmadan sonra tamamlanmaktaysa da, navlun bırakma öncesinde muaccel olmaktadır. Örneğin bir olayda gemi, boşaltma limanının girişinde karaya oturması nedeniyle hükmi tam ziyaa uğradığı gerekçesiyle sigortacıya bırakılmış; ardından yük sigortacı tarafından teslim edilerek tam navlun talep edilmişti. Taşıtanlar ise, sigortalıyla yapmış olduğu navlun sözleşmesine göre, geminin mutad harcamaları için kaptana bir peşinat ödemişlerdi. Bu miktar, olayda, peşin navlun (prepaid freight) olarak kabul edilmiş ve sigortacının peşin ödenen kısım için talepte bulunamayacağı sonucuna varılmıştır⁽⁵⁴⁾.

ii- Donatan/taşıyanın kendi yükünü taşımakta olduğu durumlarda, ortada bir navlun söz konusu olmadığından, hergangi bir navlun talebinden bahsedilemez. Ancak sigortacı, bırakma sonrasında, sözleşmenin icra edilip tamamlanan kısmı için makul bir karşılık, tazminat olarak talep edebilir⁽⁵⁵⁾.

iii- Bırakma sonrası kazanılan navlun, yükün sigortalı tarafından ikame olunan başka bir gemi ile taşınması karşılığında kazanılmışsa, gemi kendisine bırakılan sigortacı, bu navlun için bir talepte bulunamaz⁽⁵⁶⁾.

6) Durdurma Hakkını Kullanan Satıcı:

a) İngiliz Hukuku Bakımından

Denizşırı satış sözleşmelerinde, satıcı satılan malın ifa yerine kadar götürülmesini ve bu sırada yapılacak çeşitli masrafları üstlenmektedir. Örneğin SİF(CIF) sözleşmelerinde satıcı satış fiyatını belirlerken, navlunu, yükün sigorta masraflarını ve malın değerini dikkate alır. FOB satışta ise, satıcı, malın geminin küpeştesini geçtiği ana kadar olan taşıma, yükleme ve ambalaj masraflarını üstlenmektedir.

Alıcının en önemli borcu ise, malları temsil eden belgeleri kabul ve sözleşmede öngörülen satış bedelini ödemektir⁽⁵⁷⁾. Alıcının, muaccel olduğu halde borçlarını ödeyememesi veya ödemelerini tatil etmesi durumunda, İngiliz Hukukunda, satıcıya mallar

(53) İngiliz Hukuku bakımından da aynı esas geçerlidir. FAGHFOORI, 401.

(54) FAGHFOORI, 402-403

(55) FAGHFOORI, 403; CARVER, 1227

(56) FAGHFOORI, 404-405; CARVER, 1227.

(57) SASSON, *British Shipping Law V.5, C.I.F. and F.O.B. Contracts, London 1968, s.242-243.*

KAYNAKÇA

- AKINCI** : Gemi İpoteği, Ankara, 1958
- AKINCI** : Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri C.II, İstanbul, 1968
- BROWN** : Dictionary of Marine Insurance Terms And Clauses, London 1989
- CARVER** : Carriage by Sea. British Shipping Law V.II. 13 Ed. London. 1982
- CHORLEY and GILES** : Shipping Law 8. Ed. London 1987
- ÇAĞA** : Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978 Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi Aralık 1979, C.X-S.2'den ayrı Bası, Aralık 1980
- ÇAĞA** : Deniz Ticaret Hukuku C.II.4.Bası İstanbul 1988
- ÇAĞA** : Deniz Ticareti Hukuku C.III 2. Baskı İstanbul 1988
- ÇAĞA** : Deniz Ticareti Hukuku C.I. 9. Baskı İstanbul 1990
- FAGHFOORI** : The Law of Freight (Yayımlanmamış Doktora Tezi). London 1983
- GÖĞER** : Liman Hukukuna Giriş II. Adalet Dergisi Ocak 1962 S.1
- GÖĞER** : Deniz Hukukunda Navlun. Adalet Dergisi 1962, S.11-12
- GÖĞER** : Deniz Hukukunda Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı, Ankara 1965.
- HALSBURY** : Laws of England. V.30. 2.Ed. London 1938
- IVAMY** : Dictionary of Shipping Law. London 1984
- İMREGÜN** : Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri İstanbul 1989
- KALPSÜZ** : Deniz Ticareti Hukuku Giriş-Gemi C.I. Ankara 1971
- KALPSÜZ** : Gemi Rehni, Ankara 1990
- KENDER/ÇETİNGİL** : Deniz Ticaret Hukuku, 4. Bası, İstanbul 1988
- KENDER** : Deniz Sigortalarında Sigorta Tazminatını ödeyen Sigortacının, Sigortasının yerine Geçmesi Meselesi (Yayımlanmamış tebliğ). VIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Ankara 1991
- OKAY** : Deniz Ticareti Hukuku C.I. Ankara 1970
- OKAY** : Deniz Ticareti Hukuku C.I. Ankara 1971
- OKAY** : Deniz Ticareti Hukuku C.II.2. Bası İstanbul 1971