T.C.
ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ VE SINIRLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Abdurrahman ALKAN

ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

Ankara, 2024

T.C.
ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ VE SINIRLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Abdurrahman ALKAN

ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

Tez Danışmanı
Dr. Öğretim Üyesi Ceren CERİT DİNDAR

Ankara, 2024

ONAY SAYFASI

Abdurrahman ALKAN tarafından hazırlanan "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Donatanın Çartererin Talimatlarına Uyma Yükümlülüğü ve Sınırları" adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyesi	**Kabul / Red**	**Kurumu**	**İmza**
Dr. Öğr. Üyesi Ceren CERİT DİNDAR	Kabul	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi	
Prof. Dr. Yücel ACER	Kabul	Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi	
Prof. Dr. İsmail DEMİR	Kabul	Ankara Üniversitesi	

Tez Savunma Tarihi: 26.11.2024

Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olması için şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

Doç. Dr. Muhammet Enes KALA
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü V.

BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün aşamalarda patent ve telif haklarını ihlal edici etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, bu tezde kullanılmış olan tüm bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi beyan ederim.

İmza

Abdurrahman ALKAN

TEŞEKKÜR

Bu tezin her aşamasında bana yol gösteren ve benden desteklerini esirgemeyen tez danışmanım, değerli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ceren Cerit Dindar'a; çalışmanın hazırlanmasında değerli katkılarda bulunan ve yüksek lisans tez savunma jürimde yer alarak beni onurlandıran Sayın Prof. Dr. Yücel Acer'e ve Sayın Prof. Dr. İsmail Demir'e; tezin ortaya çıkmasında her aşamada bana yardımcı olmaya çalışan Sayın Arş. Gör. Halil İbrahim Akcan'a teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca her konudaki en büyük destekçilerim olan, her zaman yanımda olarak bana güç veren annem Kamile Alkan'a, babam Hasan Alkan'a ve ablam Tuğba Alkan Tuğ'a teşekkür ederim.

ÖZET

Zaman Çarteri Sözleşmesinde Donatanın Çartererin Talimatlarına Uyma Yükümlülüğü ve Sınırları

Zaman çarteri sözleşmelerini diğer çarter sözleşmelerinden ayırt eden en önemli unsurlardan biri geminin ticari yönetiminin çarterere devredilmesidir. Çarterer kendisine devredilen bu ticari yönetim yetkisi ile donatana talimat verme hakkı elde etmektedir. Çalışmamızın konusunu da zaman çarteri sözleşmelerinin bu kendine has özelliği olan, çarterere devredilen ticari yönetim yetkisi dolayısıyla verilecek talimatlara donatanın uyma yükümlülüğü ve bu yükümlülüğün sınırları oluşturmaktadır. Çarter sözleşmelerinin sözleşme özgürlüğü ilkesine dayanması neticesinde, sınırların belirlenmesi noktasında taraflar arasında yapılacak sözleşmenin içeriği oldukça önemlidir. Bu sebeple ilgili konu, deniz ticareti uygulaması ile de paralel olacak şekilde, köklü uluslararası denizcilik örgütleri ve taşıyan birlikleri tarafından hazırlanan standart form zaman çarteri sözleşmeleri üzerinden incelenmiştir. Standart forma ilişkin incelemeye ek olarak çalışma konumuzun Türk Hukukundaki ve İngiliz Hukuk düzenindeki durumu değerlendirilmiş, somut örneklerle durumun tespit edilebilmesi adına yargı kararları incelenmeye çalışılmıştır.

Tez kapsamında ilk olarak Türk Ticaret Kanununda düzenlenen deniz ticareti sözleşmeleri incelenerek zaman çarteri sözleşmeleri ile diğer deniz ticareti sözleşmeleri arasındaki farklar saptanmaya çalışılmış; ardından zaman çarteri sözleşmelerinin tanımı, unsurları ve hukuki mahiyeti incelenmiş ve deniz ticareti sözleşmeleri arasındaki konumu tespit edilmeye çalışılmıştır. Daha sonrasında donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğünü, bu yükümlülüğün kaynağı ve bu yükümlülükle beraber ele alınması gereken düzenlemelerin neler olduğu incelenmiş, devamında ise çartererin donatana verebileceği talimatlar ele alınmıştır. Bu kapsamda talimatların muhtevası yönünden donatanın hangi talimatlara uyma yükümlülüğü altında olduğu, hangi talimatları reddetme hakkı olduğu ve hangi talimatları da reddetme yükümlülüğü olduğu hususları analiz edilmiştir. Çalışmamızın son kısmında ise donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü, yaşanan güncel gelişmeler ışığında salgın, savaş, ekonomik yaptırım gibi

hususlar üzerinden incelenerek somut gelişmelerin, sözleşmeleri ve tarafların yükümlülüklerini nasıl etkilediği incelemeye alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Zaman Çarteri Sözleşmesi, Donatan, Çarterer, Hizmet Klozu, Ticari Talimat

ABSTRACT

The Obligation of the Shipowner to Comply with the Charterer's Orders in Time Charters and its Limitations

One of the most important aspects that distinguishes time charter contracts from other maritime trade contracts is the transfer of the commercial management of the ship to the charterer. With this right to use the vessel, the charterer also obtains the right to give orders to the master. The subject of this paper is focused on an unique feature of time charter contracts: The obligation of the shipowners to comply with the orders given by the charterer and the limitations of this right. As a result of the fact that time charter contracts are based on the principal of freedom of contract, the content of the contract between the parties is very important in determining the limits. For this reason, the relevant issue, in line with the maritime practice, is mainly examined through the standart form time charter parties created by well-established international maritime trade organisations and shipping associations. In addition to the examination of the standart forms, the status of the thesis subject in Turkish and Anglo-Saxon legal systems has been evaluated, and judicial decisions have been analysed in order to determine the situation with concrete examples.

In the first part of this paper, the maritime trade contracts regulated in the Turkish Commercial Code are examined and the differences between time charter contracts and other forms of maritime trade contracts are tried to be distinguished. Then the definition, aspects and legal nature of time charter contracts are examined and its relation among maritime trade contracts is determined. Afterwards, the obligation of the shipowners to comply with the orders of the charterers, the source of this obligation, and the provisions regulated thereunder have been analysed. In this context, the question of which orders the shipowners are under an obligation to comply with, which orders they have the right to refuse and which orders they are obliged to refuse are examined. The orders that the charterers may give to the shipowners and the limitations of these orders are determined in terms of which orders the shipowner is under the obligation to comply with and which orders the shipowners should not comply. Finally, the obligation of the shipowners to comply with the orders of the charterer has been analysed in the light of recent events such

as pandemic, war and economic sanctions so it can be determined how certain developments affect the contracts and the obligations of the parties.

Keywords: Time Charters, Shipowners, Charterers, Employment Clause, Employment Order

İÇİNDEKİLER

ONAY SAYFASI i
BEYAN ii
TEŞEKKÜR iii
ÖZET iv
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER viii
KISALTMALAR DİZİNİ x
GİRİŞ 1
Araştırmanın Amacı ve Kapsamı 1
Tezin Literatürdeki Yeri 3
Tezin Planı 4
1. DENİZ TİCARETİ SÖZLEŞMELERİ 6
1.1. Genel Olarak 6
1.1.1. Gemi Kira Sözleşmeleri 9
1.1.2. Navlun Sözleşmesi 15
2. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ 22
2.1. Genel Olarak 22
2.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Tanımı 23
2.3. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Tarafları ve Tarafların Yükümlülükleri 25
2.3.1. Tarafları 25
2.3.2. Tarafların Yükümlülükleri 27
2.4. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Hukuki Niteliği 34
2.4.1. Türk Hukukunda 34
2.4.2. İngiliz Hukukunda 40
2.5. Standart Form Çarter Sözleşmeleri 41
3. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ 45
3.1. Genel Olarak 45
3.2. Donatanın Uyma Yükümlülüğü Altında Olduğu Talimatlar 47
3.2.1. Yükümlülüğün Kaynağı ve “Employment Clause” 47
3.2.2. “Utmost Despatch” Kavramı 50

3.2.3. Makul Bir Süre Beklenilmesi 53
3.2.4. Donatanın "Employment" Kapsamında Verilen Talimatlara Uyma Yükümlülüğünün İstisnaları 54
3.3. Donatanın Uyma Yükümlülüğü Altında Olmadığı ve Reddetme Hakkı Bulunan Talimatlar 70
3.3.1. Ticari Sınırlar ("Trading Limits") 70
3.3.2. Yüke İlişkin Sınırlamalar 72
3.3.3. Son Yolculuk Talimatı 75
3.3.4. Savaş Riskleri 77
3.3.5. Alt Sözleşmeler Yapılması 79
3.4. Donatanın Reddetme Yükümlülüğü Altına Olduğu Talimatlar 80
3.4.1. Hukuka Aykırı Talimatlar 81
3.4.2. Haksız Fiil ("Tortious Acts") Oluşturan Talimatlar 82
4. DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMASININ SONUÇLARI 86
4.1. Genel Olarak 86
4.2. Rücu Hakkı ("Indemnity") 86
4.3. Off-Hire Kavramı 91
5. DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN GÜNCEL OLAYLAR KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ 93
5.1. Genel Olarak 93
5.2. 2008 Ekonomik Krizi 93
5.3. COVID-19 Pandemisi 96
5.4. Rusya-Ukrayna ve İsrail-Filistin Çatışmaları 100
6. SONUÇ 109
7. KAYNAKLAR 114

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ASBA	: Association of Ship Brokers & Agents
BALTIME	: Baltic Uniform Time Charter
BIMCO	: Baltic and International Maritime Conference
BM	: Birleşmiş Milletler
bkz.	: bakınız
C	: Cilt
C.A.	: Court of Appeal
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act
EWHC	: England and Wales High Court
H.L.	: House of Lords
IMDG	: International Maritime Dangerous Goods
IMO	: International Maritime Organisation
INC.	: Incorporated
INL	: International Navigating Limits
IWL	: International Warranty Limits
K.B.	: King's Bench
Ll.L.Rep./Lloyd's Rep.	: Lloyd's Law Report
m.	: madde
M.S.	: Milattan Sonra
NYPE	: New York Produce Exchange
OECD	: Organisation of Economic Co-opeation and Development
Par.	: paragraf
S	: Sayı
s.	: sayfa
s.e.t.	: son erişim tarihi
TASAM	: Türkiye Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TMK	: Türk Medeni Kanunu

TTK	: Türk Ticaret Kanunu
U.S.	: United States
UK	: United Kingdom
UNCTAD	: United Nations Conferance on Trade and Development
USA	: United States of America
v.	: versus
vd.	: ve devamı

GİRİŞ

Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Deniz yolu ile taşımacılık, tek taşıma aracı ile büyük miktarda yükün tek seferde taşınmasını mümkün kıldığından deniz seyrüseferinin çeşitli risklerine rağmen tercih edilen bir taşıma yolu olmuştur. Yıllar içinde gemi yapım tekniklerinin ilerlemesi ve gemi yapım masraflarının azalması, her gecen yıl yeni taşıma kapasitesi rekorları kıran gemilerin ortaya çıkmasına neden olmuş, böylece ölçek ekonomisi temellerinde git gide artan hacimlerde yüklerin taşınabiliyor oluşu, diğer taşıma türlerine göre taşıma masraflarını da azaltmıştır[1]. Günümüze gelindiğinde ise deniz yolu ile taşımacılık, dünya ticaretinin en büyük taşıma yolu halini almıştır. Dünyada ticareti yapılan malların yaklaşık %85'i deniz yolu ile taşınmaktadır[2].

Zaman çarteri sözleşmesi, gemiye malik olmayı ya da yüksek maliyetli bir gemi kira sözleşmesi yükümlülüğü altına girmeyi gerektirmeden, geminin kazanç sağlama potansiyelinden yararlanılmasını sağladığı için deniz yolu ile taşımacılık yapmak amacıyla düzenlenen sözleşmeler içerisinde sıkça tercih edilen bir alt tür olarak karşımıza çıkmaktadır. Zaman çarteri sözleşmelerinde geminin teknik yönetimi donatanda kalmaya devam ederken geminin ticari yönetimi çarterere devredilmektedir. Zaman çarterinin kendine has bu özelliği sayesinde çarterer, zilyetliği kendisine bırakılmayıp hâlen donatan üzerinde olan gemide, kaptana vermiş olduğu talimatlar aracılığıyla gemiyi ticari açıdan kullanma imkânı elde etmektedir. Zaman çarteri sözleşmeleri ilk defa 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Türk Hukukunda düzenleme altına alınmış olmasına karşın zaman çarteri sözleşmeleri denizcilik uygulamasında neredeyse sürekli olarak uluslararası denizcilik örgütleri ya da taşıyan birlikleri tarafından hazırlanmış olan standart form

[1] **Cullinane, Kevin/Khanna, Mahim** (2000) "Economies of Scale in Large Containerships: Optimal Size and Geographical İmplications", Journal of Transport Geography, C:8, S:3, s.181.

[2] Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conferance on Trade and Development – UNCTAD) verilerine göre Dünya'da ticareti yapılan malların %80-85 deniz yolu ile taşınmaktadır. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) daha eski tarihli verilerine göre ise bu rakam %90'dır. **United Nations Conferance on Trade and Development** (2023) Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, "Review of Maritime Transport", <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> s.e.t. 10.05.2024. **OECD** (2014) The Competitiveness of Global port-Cities, OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/9789264205277-en> s.e.t. 10.05.2024.

sözleşmeler esas alınmak suretiyle akdedilmektedirler[3]. Uygulamada mevcut olarak kullanılan formların hepsinin incelenmesi tezin kapsamını aşacağından ötürü, inceleme esasen kuru yük taşımacılığı açısından en çok kullanılan formlardan biri olan New York Produce Exchange formunun en güncel hali olan NYPE 2015 ve başka bir kuru yük formu olan BALTIME 2001 odağında yapılacaktır. Tanker taşımacılığında kullanılan SHELLTIME 4 ve BPTIME 3 çarter partileri de tez kapsamında yeri geldikçe yararlanılacak olan standart form sözleşmeler olarak belirlenmiştir. Standart form sözleşmelerde, sözleşmeye uygulanacak olan hukuka ilişkin düzenlemelere rastlanmakta ve genellikle sözleşmeye uygulanacak olan hukukun İngiliz Hukuku olarak belirlendiği görülmektedir. Bu sebeple çalışmanın ana konusu olan donatanın çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü, içtihat hukuku temelindeki İngiliz Hukuku ve bu hukukun kaynaklarında olan emsal kararlar üzerinden incelenmiştir. Yeri geldikçe Türk Ticaret Kanununun hükümleri de incelenerek Türk Hukukundaki konuya ilişkin durumun tespiti de sağlanmaya çalışılmıştır.

Çalışmamızın ana konusunu oluşturan çartererin talimatları, deniz hukukuna ve deniz ticaretine aşina olanlar için dahi içinin doldurulması gereken bir husus teşkil etmektedir. Çartererin hangi talimatlarının ticari yönetim kapsamında değerlendirileceği, ticari yönetimin teknik yönetimden ayrılması, donatanın çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü çalışmamızda asıl olarak ela alınacak hususlardır. Tez başlığında da yer aldığı üzere, donatanın çartererin talimatlarına uyma yükümlüğünün sınırları da çalışmamız kapsamında incelenecektir. Böylece donatanın bu yükümlülüğünü yerine getirmek durumunda olmadığı istisnalara ve hatta çartererin talimatını reddetme yükümlülüğünü dahi gündeme getirecek durumlara temas edilmiş olunacaktır. Çartererin vereceği talimatların, geminin seyre elverişliliğini ve mürettebatının güvenliğini etkileyebilecek olması çalışmamızın konusunun sözleşmenin tüm tarafları için ne denli hayati olduğunu göstermektedir. Bu kapsamda çalışmamızda çartererin ticari yönetim yetkisi altında "güvenli liman", "savaş riskleri" gibi düzenlemeler de ele alınacaktır. Nitekim deniz ticaretinin ve dolayısıyla zaman çarteri sözleşmelerinin uluslararası yönü, kaçınılmaz olarak deniz ve hava olayları haricinde de dünyada meydana gelen ekonomik ve politik gelişmelerden etkilenmesine neden olmakta, güncel olarak dahi hepimizin

[3] Uygulamada devamlı surette kullanılan ve belirli ölçüde yeknesaklık sağlamayı başarmış olan standart form sözleşmeleri genellikle, gemi maliklerinin/donatanların ağırlıklı olduğu uluslararası denizcilik örgütleri olan INTERTANKO, ASBA ve özellikle BIMCO'nun çalışmaları ile ortaya çıkmaktadır.

yakinen takip etmek durumunda kaldığı, hayatlarımızı belli derecede etkilemiş bulunan COVID-19 Salgını, Rusya-Ukrayna Savaşı, İsrail-Filistin çatışmaları gibi dünyada meydana gelen güncel gelişmeler, bu sorunlarla karşılaşılabileceğini göstermektedir. Tez kapsamında, dünyada yaşanan bütün güncel gelişmelerin zaman çarteri sözleşmeleri açısından bütün boyutları üzerindeki etkilerini incelemek mümkün olmayacaktır. Bu sebeple donatanın çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğünün; savaş, salgın, ekonomik yaptırım ve benzeri hususlardan nasıl etkilendiği, son 15-20 yılda gerçekleşmiş belli başlı gelişmeler üzerinden incelenmeye çalışılacaktır. Sonuç olarak zaman çarteri sözleşmelerinin ayırt edici ve temel bir unsuru incelenecek olduğundan, çalışmanın zaman çarteri sözleşmelerinin daha iyi anlaşılmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Özellikle uygulamada sürekli olarak kullanılan standart çarter sözleşmesi formları üzerinden inceleme yürütülmeye çalışılacağından deniz ticaretindeki somut duruma ışık tutulması hedeflenmektedir. Deniz ticaretinde aktif olarak yer alanların benzer durumlarda sözleşmeler hakkında öngörülebilirlik kazanması ve çıkabilecek uyuşmazlıklara hukuki çözüm bulmak isteyenlerin yararlanabileceği bir kaynak teşkil etmek amaçlanmaktadır.

Tezin Literatürdeki Yeri

Çarterere geminin ticari yönetimine ilişkin talimat yetkisinin verilmediği durumda çarteri sözleşmesi çarterer açısından anlamını yitirecektir. Bu sebeple tez konumuz olan, donatanın çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü, zaman çarteri sözleşmelerinin çok temel bir unsunu ihtiva etmektedir. Zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin literatür incelendiğinde, sözleşmenin temel bir unsuru olan çartererin ticari talimat verme yetkisine eserlerde yer verildiği görülmektedir. Ancak ilgili konu genellikle, çarterer perspektifinden bakılmak suretiyle ve çartererin ticari yönetim hakkı, çartererin gemi kullanma yetkisi gibi başlıklandırmalar altında incelenmektedir. Ardından standart form sözleşmelerde yer alan, çartererin ticari yetkisini sınırlandıran düzenlemelere yer verilmektedir. Tez kapsamında ise literatürde genel olarak yer verilen konu, ayrıntıları ile odaklanılarak donatan perspektifinden incelenecektir. Çartererin ticari yönetim yetkisinin donatandaki karşılığı olan talimatlara uyma yükümlülüğü üzerinden anlatımlarımız gerçekleşecektir. Özellikle donatanın talimatlara uyma yükümlülüğünün kaynağı olan "*employment*" kavramı ve kaptan ve gemi adamlarının yükümlülüklerini yerine getirirken nasıl davranmaları gerektiklerine ilişkin "*utmost despatch*" düzenlemesi tezin literatürdeki yeri bakımından önem arz etmektedir. Çartererin vermiş olduğu talimatın muhteviyatına göre donatanın

talimatı reddetme hakkı ve kimi talimatlar için de reddetme yükümlülüğü incelenecek böylece zaman çarteri sözleşmelerinde çartererin ticari yönetim yetkisi kapsamında verdiği talimatların donatan üzerindeki yükümlülük bakımından tüm olasılıkları değerlendirilmiş olacaktır. Donatanın, çarterer tarafından verilen talimata, talimatın içeriğine göre uyma ya da reddetme şeklinde ortaya çıkacak yükümlülüğü, talimat uygulandığında ortaya çıkan zararların çartererden rücu edilmesi hakkı bakımından da önem taşımaktadır. Tez kapsamında incelenmiş olan bu husus doğrultusunda donatanın, çartererin talimatlarını karşı olan yükümlülüğünün kendisi üzerinde doğrudan etkileri hakkında da değerlendirmede bulunulmuştur. Ayrıca yalnızca standart form sözleşmelerde yer alan çartererin ticari yönetim yetkisini sınırlandıran düzenlemelere yer vermekle yetinilmeyecek, sözleşmede yer almasa dahi donatanın talimatlara uyma yükümlülüğünü etkileyen hukuk düzeni kuralları da incelenecektir.

Zaman çarteri sözleşmelerinin nasıl uygulanacağı ve sözleşmelerde yer alan düzenlemelerin nasıl anlaşılması gerektiği noktasında mahkeme kararları yol gösterici olmaktadır. Tez kapsamında, konuya ilişkin literatür ile paralel şekilde zaman çarteri sözleşmeleri için önem arz eden emsal kararlara yer verilmiş, bu kararlara ilaveten tezimizde davaların tarihleri ele alındığında güncel olarak nitelendirilebilecek kararlar da incelenmiştir. Ayrıca donatanın çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü üzerinde etkileri olan dünyada gerçekleşen güncel gelişmelere de tez kapsamında yer ayırılmıştır. Böylece zaman çarteri sözleşmelerinde söz konusu olan yeni uygulamalar ve sözleşmelere eklenen yeni düzenlemeler incelenebilmiştir. Sonuç olarak tez ile, zaman çarteri sözleşmelerinin uygulamadaki son durumu hakkında literatüre katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Tezin Planı

Tez; giriş, sonuç ve kaynakça bölümleri haricinde beş bölümden oluşmaktadır. Bu bölümler; Deniz Ticareti Sözleşmeleri, Zaman Çarteri Sözleşmesi, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Donatanın Çartererin Talimatlarına Uyma Yükümlülüğü, Donatanın Çartererin Talimatlarına Uymasının Sonuçları, Donatanın Çartererin Talimatlarına Uyma Yükümlülüğünün Güncel Olaylar Kapsamında Değerlendirilmesi şeklindedir.

İlk bölümde, Türk Ticaret Kanununda zaman çarteri sözleşmesi haricinde diğer deniz ticareti sözleşmeleri olarak düzenlenmiş olan gemi kira sözleşmeleri ve navlun sözleşmeleri incelenmiştir. Böylece çalışmanın odak noktası olan zaman çarteri sözleşmeleri ile diğer deniz ticareti sözleşmeleri arasındaki farklar ortaya konmaya çalışılmıştır. Ardından ikinci bölüm zaman çarteri sözleşmesine ayırılmış, zaman çarteri sözleşmelerinin tanımı, tarafları, unsurları hakkında değerlendirmelere ve sözleşmenin hukuki niteliği hakkında ortaya çıkan birtakım tartışmalara yer verilmiştir.

Tezin odak noktasını oluşturan donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü, üçüncü bölüm kapsamında ele alınmıştır. Genel olarak konu, donatanın uyma yükümlülüğü altında olduğu talimatlar, donatanın uyma yükümlülüğünde olmadığı ve reddetme hakkının bulunduğu talimatlar ve donatanın reddetme yükümlülüğü altında olduğu talimatlar olarak üç durum üzerinden incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise donatanın belirtilen durumlarda nasıl hareket ermiş olduğuna bağlı olarak, donatanın çartererin talimatlarına uymasının sonuçları değerlendirilmiş, çartererin talimatı neticesinde ortaya çıkan zararları çartererden rücu edip edemeyeceği incelenmiştir. Son olarak bölümde "*off-hire*" olarak isimlendirilen düzenlemeler ışığında, donatan tarafından çartererin talimatlarının yerine getirilememesi durumu incelenmiştir.

Son bölümde ise önceki bölümlerde değerlendirilmiş olan hususların somut olaylar üzerinde nasıl uygulama alanı bulduğu güncel gelişmeler ışığında incelenmiştir. Ayrıca dünyada meydana gelen olayların taraf iradelerini ve bu gelişmeler doğrultusunda sözleşmelerde yer verilen düzenlemelerin nasıl şekillendiği değerlendirilmiştir. Bu kapsamda 2008 Ekonomik Krizi, COVID-19 Pandemisi, Rusya-Ukrayna ve İsrail-Filistin Çatışmaları, güncel gelişmeler olarak incelenmiştir.

1. DENİZ TİCARETİ SÖZLEŞMELERİ

1.1. Genel Olarak

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) Beşinci Kitap, Dördüncü Kısım'da yer alan Deniz Ticareti Sözleşmeleri başlığı altında üç farklı sözleşme türünün düzenlendiği görülmektedir. Bunlar; *Gemi Kira Sözleşmeleri*, *Zaman Çarteri Sözleşmesi* ve *Navlun Sözleşmesi* şeklinde üç ayrı kategori şeklinde yer almaktadır. Ayrıca yine Kanunun devamında Dördüncü Kısım, Beşinci Bölüm'de *Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi* düzenlemelerine yer verilmiştir. Kanunda yer verilen sözleşmeler dışında balıkçılık, dip tarama, kılavuzluk, römorkaj, kurtarma, gemi inşa, gemi bakım ve onarımı gibi pek çok faaliyetin gerçekleştirilmesi için kurulacak sözleşmeler de deniz ticareti sözleşmeleri olacaktır. Ancak TTK kapsamında sayılmış olan dört tür sözleşme, uygulamada yoğun şekilde kullanılmaları ve bu sözleşmelere verilen önem dolayısıyla kanunda özel olarak düzenleme altına alınmıştır[4]. Deniz yoluyla yolcu taşınması, denizde ticari faaliyette bulunmanın başlıca yollarından olmasına ve deniz ticareti sözleşmeleri arasında yer almasına karşın konu tamamıyla bu çalışmanın kapsamı dışında kalmaktadır[5]. Bu sebeple tez kapsamında deniz ticareti sözleşmeleri kavramı bu üç sözleşmeyi kapsayacak şekilde kullanılmaktadır. TTK'da yer alan bu üçlü ayrım zaman çarteri sözleşmelerinin taşıma taahhüdü içermediği görüşünü benimseyen Fransız Öğretisinin ve bu minvaldeki 1966 Tarihli Fransız Kanununun mehaz alınmasından kaynaklanmaktadır[6].

---

[4] **Demir, İsmail** (2023) Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Ankara, Yetkin, s.307.

[5] Bu noktada belirtilmelidir ki deniz yolu ile yolcu taşıma için kullanılacak gemilerin de zaman çarteri sözleşmesi kullanılarak istihdam edilmesi önünde bir engel bulunmamaktadır. **Demir,** s.319.

[6] 1966 Tarihli Fransız Kanununun orijinal adı "*Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*" şeklindedir. Kanunun yürürlükte olan sürümü için bkz. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000692464?datePublication=01%2F01%2F1966+%3E+31%2F12%2F1966&dateSignature=&dateVersion=05%2F07%2F2024&isAdvancedResult=&nature=ARRETE&nature=DECRET&nature=LOI&page=5&pageSize=10&query=&searchField=ALL&searchProximity=&searchType=ALL&sortValue=SIGNATURE_DATE_DESC&tab_selection=lawarticledecree&typePagination=DEFAUT&typeRecherche=date> s.e.t.05.05.2024. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun madde gerekçelerinin "1131 ila 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar" başlığı altında ilgili kanun "*bu alandaki en yeni ve başarılı kodifikasyonlardan biri*" olarak nitelendirilmiş ve "*Gemi Kirası ve Denizde Taşıma Sözleşmesi hakkındaki Fransız Kanunu*" şeklinde isimlendirilmiştir. Ancak gerekçede yer alan bu görüş, Ülgener tarafından tam tersi belirtilerek eleştirilmiş; kanunda yer alan düzenlemenin uygulama ve uluslararası hukuka aykırı olduğu belirtilerek bu hatanın ana kaynağı da "*... uluslararası denizcilikte her hangi bir şekilde söz sahibi olamayan Fransız mevzuatından esinlenilmesi*" gösterilmiştir. **Ülgener, M. Fehmi** (2017) Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri, 2. Baskı, İstanbul, DER Yayınları, s.17. **TBMM** (2007) Türkiye Büyük Millet Meclisi, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu", <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c032/tbmm23032022ss0096.pdf> s.e.t. 05.05.2024.

Çalışmamız zaman çarteri sözleşmeleri üzerine olmasına karşın uygulamada kullanılan ve TTK kapsamında diğer deniz ticareti sözleşmeleri başlığı altında yer alan sözleşmelere öncelikli olarak değinmenin faydalı olacağı kanaatindeyiz. Aşağıda yeri geldikçe değinileceği üzerine, Kanunda da yer aldığı şekilde gemi kira sözleşmeleri ve navlun sözleşmesinin birbirinden ayrılarak düzenlenmesi son derece makul olup öğretide de kabul görmesine karşın, çarter sözleşmeleri ve özellikle zaman çarteri sözleşmesinin taşıma taahhüdü içerip içermediği, bu sebeple navlun sözleşmelerinin içine dâhil edilip dilmeyeceği tartışması temelinde, öğretide çok çeşitli deniz ticareti sözleşmeleri kategorizasyonlarına rastlanmaktadır. Bu kategorizasyonların ve diğer deniz ticareti sözleşmelerinin incelenmesi sayesinde, zaman çarteri sözleşmelerinin deniz ticareti sözleşmeleri içerisinde nerede bulunduğun tespiti yapılacak, diğer sözleşmelerle arasındaki fakların ortaya konması ile zaman çarteri sözleşmelerinin anlaşılması kolaylaşacağı gibi daha doğru bir şekilde tanımlanması ve hukuki niteliğinin ortaya konması söz konusu olacaktır. Zaman çarteri sözleşmelerinin, niteliğinin doğru yapılması ise tarafların yükümlülüklerinin tespit edilmesi bakımından önemli olduğu gibi çalışmamızın asıl konusu olan çartererin vereceği talimatların da niteliği ve hukuki dayanağının tanımlanması bakımından önem arz etmektedir[7].

Kender ve *Çetingil* 'in görüşlerine de yer verdiği eserinde *Yazıcıoğlu*, başlıklandırmada Türk Ticaret Kanununda yer aldığı şekliyle kategorizasyon yapmayı tercih etmiş olsa da eserinde zaman çarteri sözleşmesine ayırdığı bölümde, Kanunun 1133. maddesinin gerekçesinde yer alan zaman çarteri sözleşmesinde taşıma taahhüdü bulunmadığı şeklindeki açıklamayı, "*... zaman çarteri sözleşmesi ile kurulan hukuki ilişkiye ve fiili duruma uygun olmaması sebebiyle hatalı…*" bulduğunu belirtmiştir[8]. Bu sebeple *Kender, Çetingil* ve *Yazıcıoğlu*, zaman çarteri sözleşmelerini de navlun sözleşmeleri içinde kabul etmekte ve hukuki mahiyetine göre deniz ticareti sözleşmelerini, gemi kira sözleşmesi ve navlun sözleşmesi şeklinde ayırmaktadırlar.

[7] Örneğin gemi kirası sözleşmelerinde (özellikle çıplak kira "*bare boat charter*" sözleşmelerinde) çartererin kaptana vereceği talimatlar, artık çarterer kaptanı ve diğer gemi adamlarını kendisi istihdam ettiğinden, doğrudan aralarındaki hizmet akdinin bir yansıması olacaktır. Ancak zaman çarteri sözleşmelerinde gemi adamları hâlen donatanın çalışanlarıdır. Çarterer hizmet sözleşmelerini başkası ile akdetmiş kişilere talimat verme yetkisine sahip olmaktadır.

[8] **Yazıcıoğlu, Emine** (2020) Kender – Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.325.

Çağa da *Yazıcıoğlu* ile aynı doğrultuda bir ayrım yapmaktadır[9]. Yine deniz ticareti sözleşmelerinin gemi kira sözleşmesi ve zaman çarteri sözleşmelerini de içine alacak şekilde navlun sözleşmelerinden oluştuğu şeklindeki ayrıma *Sözer* de katılmaktadır[10].

Ülgener ise eserinde fiilî durumu yansıttığı görüşüyle ve zannedersek konunun anlaşılmasını kolaylaştırmak adına, kırkambar sözleşmeleri ve gemi tahsis sözleşmeleri şeklinde ikili bir ayrım kullanmaktadır. Buna göre "Gemi Tahsis Sözleşmeleri" yükün ferdîleştirilmesi söz konusu olmadan doğrudan geminin taşıma kapasitesinin tahsisinin gerçekleştirildiği sözleşmelerdir. Gemi kira sözleşmesi ve zaman çarteri de dâhil olmak üzere çarter sözleşmeleri bu kategori içinde kalmaktadır. Kırkambar sözleşmelerinde ise gemi ferdîleştirilmeyip yükün taşınması söz konusu olduğundan, gemi tahsis sözleşmelerinden ayrılmaktadır[11]. *Ülgener*, fiilî durum olarak nitelendirdiği bu ayrım haricinde ise hukuki nitelik bakımından değerlendirme yaptığında, yukarıda sayılan tüm isimlerle aynı doğrultuda gemi kira sözleşmesi ve navlun sözleşmesi şeklindeki ikili ayırım görüşünü benimsemekte ve bu ayrıma "*...literatüründe yapılan klasik tasnif...*[12]" isimlendirmesi yapmaktadır. Yine *Ülgener* de zaman çarteri sözleşmelerini navlun sözleşmelerinin içinde değerlendirmekte ve bu konuda önemli argümanlar ortaya koymaktadır[13].

Ülgener ile aynı isimlendirme ile "Gemi Tahsisi Sözleşmeleri" ayrımına *Akıncı* da eserinde yer vermektedir. Ancak isimlendirme haricinde bu iki değerli yazar "Gemi Tahsisi Sözleşmelerinin" hukuki mahiyeti bakımından birbirlerinden tamamen ayrılmaktadırlar. *Akıncı*'ya göre deniz ticareti sözleşmelerinde, gemi kira sözleşmeleri ve kırkambar ile sefer çarteri sözleşmelerinden oluşan navlun sözleşmelerinin dışında ayrıca üçüncü bir kategori olarak gemi tahsisi sözleşmeleri yer almaktadır. Zaman çarteri sözleşmeleri de bu kira ve çarter sözleşmeleri arasında yer alan gemi tahsisi sözleşmelerinin içinde değerlendirilmektedir. *Akıncı* ayrıca gemi tahsisi sözleşmelerinde bir taşıma taahhüdü olmadığı görüşünü ileri sürmektedir[14].

---

[9] **Çağa, Tahir/Kender, Rayegân** (2010) Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 10.Baskı, İstanbul, On İki Levha, s.8,9.
[10] **Sözer, Bülent** (2019) Deniz Ticareti Hukuku – I, 5. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık, s.341-399, 362.
[11] **Ülgener,** (Sefer) s.2.
[12] **Ülgener,** (Sefer) s.2.
[13] **Ülgener,** (Sefer) s.16-28.
[14] **Akıncı, Sami** (1968) Deniz Hukuku – Navlun Mukaveleleri, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, s.19-25, 50-51. Kanaatimizce *Akıncı* "Gemi Tahsisi Sözleşmeleri" kavramını taşıma taahhüdü içermediği görüşü ile navlun sözleşmelerinden ve "Hizmet (*Employment*) Klozu" nedeni ile gemi kira sözleşmelerinden ayırmış

Türk Ticaret Kanununda yer alan ayrımın kaynağını oluşturan Fransız Kanununun benimsediği görüşü destekleyen yazarlara, ülkemiz literatüründe de rastlamak mümkündür. Bu yönde görüşe sahip olan *Tekil*'e göre, gerçek anlamda deniz yolu ile eşya taşınması için kullanılacak sözleşmeler konişmentolu taşımalar olan kırkambar sözleşmeleridir. Zaman çarteri sözleşmesi ise kesinlikle taşıma taahhüdü içermediğinden, navlun sözleşmesi olamamakta, bu sebeple "Deniz Hukukuna Özgü Gemi Kiralama" olarak nitelendirdiği kategorinin içerinde yer almaktadır[15].

Öğretide yukarıda saymış bulunduğumuz ayrımlara ilaveten pek çok benzer ya da tamamen farklı ayrıma rastlanması mümkün ise de bu çalışma kapsamında konu klasik tasnif olarak nitelendirebileceğimiz, öğretideki baskın görüş paralelindeki ayrım üzerinden anlatılacaktır. Buna göre "Deniz Ticareti Sözleşmeleri", "Gemi Kira Sözleşmeleri" ve "Navlun Sözleşmesi" şeklinde iki ana kategoriye ayrılmaktadır. "Navlun Sözleşmesi" altında ise "Kırkambar Sözleşmesi" ve "Çarter Sözleşmeleri" yer almaktadır. Zaman çarteri sözleşmeleri ise çalışma kapsamında benimsenen öğreti görüşü doğrultusunda sefer çarteri sözleşmeleriyle birlikte "Çarter Sözleşmeleri" altında yer almaktadır.

1.1.1. Gemi Kira Sözleşmeleri

1.1.1.1. Genel Olarak

Deniz Ticareti Sözleşmeleri arasında ilk olarak ele alacağımız sözleşme tipi gemi kira sözleşmeleridir. Başta zaman unsurunun ön planda oluşu, sözleşmelerde kullanılan terminolojinin yakınlık göstermesi gibi zaman çarteri sözleşmeleri ile çeşitli benzerlikleri bulunan bu sözleşmenin, farklılıkları ve kendine has özelliklerinin ortaya konulması, zaman çarteri sözleşmelerinin daha rahat anlaşılabilmesi için gereklidir[16].

---

olduğu zaman çarteri sözleşmesi ile eş anlamlı olarak ve/veya zaman çarteri sözleşmesi kavramı yerine kullanmaktadır. Zira zaman çarteri ve zaman çarteri sözleşmelerinin alt türleri haricinde diğer kategorilere de dâhil edilmemiş, gemi tahsisi sözleşmesi tarifine uygun olacak başka bir deniz ticareti sözleşmesi türü sayılması mümkün görünmemektedir.

[15] **Tekil, Fahiman** (2001) Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul, Alkım Yayınevi, s.235. **Tekil, Fahiman** (1973) Navlun Mukaveleleri, İstanbul, Bozak Matbaa, s.17.

[16] Zaman çarteri sözleşmeleri için hazırlanan çarter partilerde, gemi kirası sözleşmelerinde yer alan; kiraya verme/kiralama anlamındaki "*let/hire*", geminin teslimi ve geri iadesi anlamında "*delivery/redelivery*" ve geminin kiraya verilmesinin karşılığı olarak alınan ücret anlamında yine "*hire*" gibi gemi kira sözleşmesi terminolojisinin sıklıkla kullanıldığı görülmektedir.

1956 Tarihli Eski Türk Ticaret Kanunumuzda Gemi Kira Sözleşmeleri hakkında Madde 890 "*Sicile Kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanununun gayrimenkul kiralarına mütaallik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur.*" düzenlemesi yeterli görülmüştür. Ancak yürürlükteki Ticaret Kanunu'muzun gerekçesinde ifade edildiği şekli ile "*... uygulamada, çıplak gemi kirasına ve zaman çarteri sözleşmelerine sıkça rastlanmaktadır. Çeşitli tip sözleşmeler, ticari örf ve adet kaideleri ve borçlar hukuku hükümleri ile içeriğinin belirlenmesi yoluna gidilen bu sözleşmelerin sağlam bir zemine oturtulması için Deniz Ticareti Kitabında düzenlenmesi uygun bulunmuştur.*" İlaveten gerekçede "*Her iki sözleşmenin İngilizce terimlerle ifadesinde "charter" kelimesinin kullanılmış olması yüzünden bu sözleşmelerin hukuksal niteliği uygulamada tereddütlere sebep olmuştur.*" gerekçeleri ile Gemi Kira Sözleşmeleri madde 1119 ile 1130 arasında düzenleme altına alınmıştır[17].

1.1.1.2. Tanımı ve Türleri

Gemi kira sözleşmelerinin tanımı TTK madde 1119'da "*Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.*" şeklinde yapılmaktadır. Bu tanım 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununda (TBK) yer alan kira sözleşmesi tanımı ile neredeyse birebir örtüşmektedir[18]. 1119. maddedeki tanıma göre sözleşmenin tarafları, yine Genel Hükümlerdeki kira düzenlemeleri ile aynı şekilde "kiraya veren" ve "kiracı" olarak isimlendirilmiştir. Bu isimlendirmelerde hukuki nitelik açısından bir sakınca bulunmasa da deniz ticaretinde kullanılan kira sözleşmelerinin kendine has özellikleri nedeni ile genel hükümlerde yer alan kira sözleşmelerinden ayırt edilebilmesi adına "kiraya veren" yerine TTK'nın Deniz Ticareti başlıklı Beşinci Kitabında da devamlı surette yer aldığı şekli ile "gemi maliki" ifadesinin kullanılması daha isabetli olacağı düşünülmektedir. Aynı şekilde "kiracı" ifadesi yerine, TTK Madde 1061 fıkra 2'de yer verilen "*Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla*

[17] Türk Ticaret Kanunundaki düzenlemelere karşın uygulamada taraflar çoğunlukla sözleşmelerini standart form sözleşmeler kullanarak akdetmektedirler. Uygulamada ilk ortaya çıkmış olan gemi kirası standart form sözleşmesi ise 1970'li yıllarda Shell tarafından hazırlanmış olan "*Shelldemise*" sözleşmesi olmuştur. **Ülgener,** (Sefer) s.6. Günümüzde ise BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) tarafından hazırlanmış olan ve en güncel haline 2017 yılında ulaşmış olan BARECON sözleşmesi yaygın olarak kullanılmaktadır. Sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **BIMCO,** "BARECON 2017", < https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/barecon-2017#> s.e.t. 20.04.2024.

[18] 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu madde 299: "*Kira sözleşmesi, kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanılmasını kiracıya bırakmayı, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.*"

kullanan kişi" anlamında öğretide yaygın olarak kullanılan "gemi işletme müteahhidi" terimini, gemi kira sözleşmeleri kapsamında da kullanılabileceği önerilmiştir[19]. Nitekim 1061. maddenin devamında gemi işletme müteahhidinin "*üçüncü kişilerle olan ilişiklerinde donatan*" olarak sayılacağı belirtilmektedir. Benzer düzenleme, gemi kira sözleşmeleri düzenlemelerinde, TTK madde 1122'de de "*Kiracı, üçüncü kişilerin, geminin işletilmesinden dolayı, kiraya verene karşı yöneltecekleri tüm istemleri karşılamak yükümlülüğü altındadır.*" şeklinde yer almaktadır. Böylece üçüncü kişilerle olan ilişiklerde donatan olarak sayılacak olan gemi işletme müteahhidi, kira sözleşmesi kapsamında gemi malikine yönetilecek istemleri de artık kendisi karşılamak durumunda kalmaktadır. Bu durum "gemi işletme müteahhidi" isimlendirmesinin, "kiracı" yerine kullanabilmesi yönünden kanuni bağlantının kurulmuş olduğunu göstermektedir[20].

Gemi kira sözleşmelerinde gemi maliki, sözleşmenin karşı tarafı olan gemi işletme müteahhidine, Borçlar Kanununda yer alan kira akitlerinde olduğu gibi, geminin zilyetliği devretmektedir. Bu devir ile birlikte geminin tüm kontrolü, teknik ve ticari yönetimi gemi işletme müteahhidine geçer[21]. Gemi kira sözleşmelerinde gemi malikinin, navlun sözleşmelerinin aksine, bir yük taşıma taahhüdü söz konusu değildir. Gemi malikinin sözleşme kapsamındaki en temel borcu, TTK madde 1123'te geçtiği şekliyle "*...kiralanan gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde denize elverişli ve sözleşme ile güdülen amaca uygun bir şekilde kullanmaya hazır olacak şekilde kiracıya teslim etmek*" yükümlülüğüdür. Böylece geminin zilyetliğinin devri sağlanmış olur[22]. Sözleşme ile gemi işletme müteahhidinin güttüğü amaç yük taşımak dahi olsa, gemi malikinin yük taşıma taahhüdü altına girdiğini söylemek yine mümkün değildir. Gemi maliki; vasıtasız zilyetliği, teknik ve ticari yönetimi gemi işletme müteahhidine devrettiğinden, gerek sözleşmeye taraf olmayan üçüncü kişinin yükleri gerek gemi işletme müteahhidi kendi yüklerini taşınsın, zilyetliğini devretmiş bulunduğu gemi üzerinde taşıma taahhüdünde bulunabilmesi mümkün olmayacaktır[23].

---

[19] *Ülgener* de gemi kirası sözleşmesi ile ilgili incelemelerinde kiracı ifadesi yerine "*deniz ticareti hukukundaki adıyla gemi işletme müteahhidi…*" ifadesi ile anlatımlarını gerçekleştirmeyi tercih etmektedir. **Ülgener,** (Sefer) s.4-13. Gemi işletme müteahhidi kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Sözer,** s.191-199. **Çağa, Tahir/Kender, Rayegân** (2010) Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 16. Baskı, İstanbul, On İki Levha, s.135 vd.

[20] Örneğin gemi işletme müteahhidi, kiralamış olduğu gemiyi bir navlun sözleşmesine konu ederse, bu navlun sözleşmesi bünyesinde doğrudan donatan konumunda yer alır. **Ülgener,** (Sefer) s.8.

[21] **Ülgener,** (Sefer) s.4.

[22] **Sözer,** s.390.

[23] BARECON 2017 çarter partisinde zilyetliğin devri "*during the Charter Period the Vessel shall be in the full possession and at the absolute disposal for all purposes of the Charterers…*" şeklinde ifade edilmektedir.

TTK madde 1191 fıkra 2'de "*Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez*" düzenlemesine yer verilmiştir. Bu fıkradan anlaşılacağı üzere gemi kira sözleşmelerinin ana türü gemi adamları olmaksızın geminin teslim edilen halidir, ancak aşağıda detaylıca ele alınacağı üzere, gemi adamlarının da gemi işletme müteahhidinin emrine verilmesi mümkündür[24]. Madde düzenlemesinden de görüldüğü üzere iki tür gemi kira sözleşmesi bulunmaktadır. Bunlardan ilki, ikinci fıkradan yapılacak çıkarımla geminin gemi adamları olmaksızın kiraya verilmesidir. Maddenin gerekçesinde bu tür kira sözleşmeleri "Çıplak Gemi Kirası" olarak isimlendirilmiştir[25]. Gemiye mürettebat sağlanması, mürettebatın iş akitlerinin yapılarak bu akitlilerden doğan ödemelerin yapılması, kumanya ve yakıt giderleri gibi geminin işletilmesine dair masraf ve gideler artık gemi işletme müteahhidi tarafından sağlanmaktadır[26]. Madde 1119 fıkra 2'de düzenlenen durum olan, gemi ile gemi adamlarının da "kiracının" emrine verilmesi ise maddenin gerekçesinden çıkarılacak sonuçla, çıplak gemi kirasından ayrı bir tür olarak ele alınmıştır[27].

Deniz ticareti uygulamasında da TTK düzenlemesine benzer şekilde iki tür gemi kira sözleşmesine rastlanmaktadır. Bunlar "*Bareboat Charter*" ve "*Charter by Demise*" ya da "*Demise Charter*" olarak İngilizce isimlendirmeleri ile kullanılan sözleşmelerdir[28]. Bu sözleşmelerin aralarındaki ayrım kesin olarak çizilmiş değildir. Öğretide bu iki kavramın birbirlerinin eş anlamlısı olarak kullanılmalarına rastlanmakla birlikte[29] genel olarak geminin gemi adamları olmadan "çıplak" olarak devredildiği durumlar "*Bareboat*" olarak, zilyetliğin gemi adamları ile birlikte gemi işletme müteahhidine devredildiği durumlar ise "*Demise Charter*" olarak isimlendirilmektedir[30]. "*Bareboat Charter*/Çıplak Gemi Kirası" sözleşmelerinde, isminden de anlaşılacağı üzere gemi; gemi adamları, yakıt ve levazımat

---

[24] **Sözer,** s.390.
[25] 1119. Maddenin gerekçesinde gemi kira sözleşmesi için "*6762 sayılı Kanunda bulunmayan yeni bir hükümdür. Maddenin birinci fıkrasında çıplak gemi kirası ikinci fıkrasında ise, gemi adamları ile birlikte kiralanması tarif edilmiştir.*" düzenlemesine yer verilmiştir. Görüleceği üzere sözleşmenin ikinci fıkrada yer alan durumu için herhangi bir isim ön görülmemiştir.
[26] **Sözer,** s.394.
[27] **Sözer,** s.394.
[28] "*Demise*" kelimesi İngilizce 'de sona erme, durma ve ölüm anlamlarına gelmektedir. Hukuki anlamda ise devir, kullandırma, kiralama ifade etmek için kullanılmaktadır.
[29] "*... demise charters also called "bareboat" charters...*" **Coghlin, Terence/Kimball, John D./Baker, Andrew W./Belknap, Jr., Thomas H./Kenny, Julian** (2014) Time Charters, 7th Edition, Oxon, Informa Law from Routledge, s.2.
[30] **Balkır, Gülümser** (2018) "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Hakları ve Borçları" (Yüksek Lisans), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.43. **Ülgener,** (Sefer) s.7. *Demir* tarafından "*Demise Charter*" sözleşmeleri "*Donatılmış Gemi Kira Sözleşmesi*" olarak isimlendirilmiştir. **Demir,** s.309.

olmadan "çıplak" bir şekilde kiraya verilir[31]. "*Demise Charter*" sözleşmelerinde ise gemi maliki, gemideki zilyetliğini devrederken gemi adamlarını da gemi işletme müteahhidine devreder. TTK yönünden "*Bareboat Charter*" türündeki sözleşmelerin, madde 1119 fıkra 1'de düzenlenen "çıplak gemi kirası" sözleşmesi olduğu, "*Demise Charter*" ise fıkra 2'de yer verilen düzenlemeyi ifade eden sözleşme olduğu söylenebilir. Bununla birlikte "*demise charter*" sözleşmelerinin sadece gemi adamlarının devredilmesinden ibaret olmayıp, daha geniş bir işletme ("*management*") içerdiği, teknik yönetimin üstlenilmesi gibi değerlendirilecek şekilde geminin donatımı, bakımı ve gemi adamlarının temini gibi hususları kapsadığı görüşlerine de rastlanmaktadır[32].

Gemi adamlarının "*Demise Charter*" sözleşmelerinde nasıl gemi işletme müteahhidinin emrine verileceği hususu netlik taşımamaktadır. Gemi adamlarının da sözleşme kapsamında devredilebilmesi için öğretide iki yol gösterilmektedir. Bunlardan ilki, gemi adamlarının gemi maliki ile olan iş sözleşmelerinin feshedilerek, gemi işletme müteahhidi ile yeni bir sözleşme yapmasıdır[33]. İkinci yol ise gemi adamlarının iş sözleşmelerinin gemi işletme müteahhidi tarafından, TBK madde 429 düzenlemesi kapsamında devralınmasıdır[34]. Öğretide yer alan diğer bir görüş ise bu iki yolun sözleşme kapsamında kullanılmasının mümkün olmadığı yönündedir. Bu görüşe göre "*Demise Charter*" sözleşmelerinde gemi adamlarının hizmet sözleşmeleri gemi işletme müteahhidine devredilmemekte, gemi maliki ile olan hizmet sözleşmeleri varlığını sürdürmektedir. Yalnızca gemi adamları geçici bir süre için gemi işletme müteahhidinin emri altına girerek edimlerini gemi işletme müteahhidine karşı yerine getirmektedirler[35].

---

[31] **Sözer,** s.390. **Yazıcıoğlu,** s.316. Denizcilik uygulamasında elbette geminin gerçek anlamı ile içinde hiç yakıt ve levazımatsız olmadan boş ve "çıplak" olması mümkün değildir. Bu durum geminin sürekli olarak kullanılabilir olması hedeflendiğinden istenilen bir durum da değildir. Bu sebeple BARECON 2017 çarter partisinin 9 numaralı "*Bunker fuels, oils and greases*" klozunda geminin gemi işletme müteahhidine teslimi sırasında gemi işletme müteahhidinin, gemi malikine teslimi sırasında da gemi malikinin, geminin içinde kalan yakıt, çeşitli yağların ücretlerinin ödenmesi düzenlenmiştir.

[32] **Ülgener,** (Sefer) s.5. Öğretide "*Demise Charter*" sözleşmesinin bir "*management*" içerdiği durumlarda bu sözleşmelerin yalnızca kira sözleşmesi olarak değerlendirilemeyeceği, gemi kira ile gemi yönetim sözleşmesi unsurlarını taşıyan karma bir sözleşme olduğu görüşü de yer almaktadır. **Yazıcıoğlu,** s.316. **Şeker Öğüz, Zehra** (2013) Gemi Yönetimi Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.44. Ayrıca belirtilmelidir ki "*management*" içeren gemi kira sözleşmelerinin, TTK madde 1119/2 düzenlemesinde yer alan gemi kira sözleşmesi olarak kabulü mümkün görünmemektedir.

[33] **Sözer,** s.395.

[34] **Kender, Rayegân/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine** (2014) Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, 14. Baskı, İstanbul, On İki Levha, s.126. TBK madde 429: "*Hizmet sözleşmesi, ancak işçinin yazılı rızası alınmak suretiyle, sürekli olarak başka bir işverene devredilebilir.*"

[35] **Demir,** s.310.

Yukarıda da değinildiği üzere "*Demise Charter*" sözleşmelerinin, gemi adamlarının sağlanmasına ilaveten geminin, gemi maliki tarafından işletilmesi ("*management*") şeklinde düzenlendiği örneklere de rastlanmaktadır. Bu tür sözleşmelerde gemi maliki, zilyetliği devretmiş olmasına karşın kendisinin alacağı işletme/yönetme ücreti ("*management fee*") karşılığında, geminin teknik yönetimi kapsamında değerlendirebileceğimiz, geminin donatımının ve bakımının yapılması, gemi adamlarının temin edilmesi gibi yükümlükler altına girmekte ve bunları gemi işletme müteahhidini temsilen gerçekleştirmektedir[36]. Gemi kira sözleşmelerinin bu şeklinin, zaman çarteri sözleşmelerine oldukça benzerlik gösterdiği söylenebilecektir. İki sözleşmede de ulaşılan fiilî sonuçta, geminin teknik ve ticari yönetimi ayrılmakta, teknik yönetim donatanda kalmaktadır.

Bununla birlikte, iki tür sözleşmeyi kolayca ayırt edebilmemizi sağlayacak önemli farklar da bulunmaktadır. Öncelikle aralarındaki en önemli fark, "*demise charter*" sözleşmelerinde zilyetlik devredilirken zaman çarteri sözleşmelerinde hiçbir surette zilyetliğin devri söz konusu değildir. İki sözleşmede de teknik yönetim donatanda kalmakta demiş olsak da aslen zaman çarteri sözleşmelerinde teknik yönetim hiçbir zaman çarterere geçmemekte, çartererin teknik yönetim konusunda talimat vermesi mümkün olmamaktadır[37]. "*Demise charter*" sözleşmesinde ise gemi işletme müteahhidine zilyetliğin devri ile devredilmiş olan teknik yönetim, "*management*" anlaşması ile tekrar gemi malikine geri verilmektedir. Ayrıca gemi kira sözleşmelerinde geminin zilyetliğini devralan gemi işletme müteahhidi, tamamen sözleşmenin dışında yer alan üçüncü bir kişi ile geminin teknik yönetimini kapsamında, geminin bakımının yapılması ve gemi adamlarının temin edilmesi işlerini yapması üzerine "*management*" anlaşması yapabilir[38]. "*Demise charter*" sözleşmelerinde ise, üçüncü kişi tarafından yapılabilecek bu işe, "*management fee*" karşılığında geminin kendi maliki talip olmaktadır. Zaman çarteri sözleşmeleri ile bu sebeplerden dolayı ayrılmaktadır.

---

[36] **Yazıcıoğlu,** s.316. "*Bareboat*" sözleşmelerinin de sözleşmeye eklenecek bir işletme anlaşması ("*management agreement*") klozu ile "*demise charter*" sözleşmesine dönüştürülebilmesinin mümkün olduğu belirtilmektedir. **Ülgener,** (Sefer) s.5.

[37] **Ülgener,** (Sefer) s.6. **Wilson, John F.** (2010) Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, Essex, Pearson, s.109

[38] **Sözer,** s.395.

1.1.2. Navlun Sözleşmesi

1.1.2.1. Genel Olarak

Navlun sözleşmeleri, en kısa tanımı ile denizde yük taşınması taahhüdü sözleşmeleridir[39]. Türk Öğretisindeki zaman çarteri sözleşmesinin, navlun sözleşmelerinin bir türü olduğu yönündeki baskın görüşe karşın, Türk Ticaret Kanununda zaman çarteri sözleşmesi özel nitelikte bir deniz ticareti sözleşmesi olarak değerlendirilmiştir[40]. Nitelendirmedeki bu farklılık, tarafların sözleşmeden doğan yükümlülük ve sorumluluklarının değişmesine neden olabilmektedir[41]. Zaman çarteri sözleşmesi hakkında öğretide, taşıma taahhüdü içerip içermediği ve navlun sözleşmelerinin bir türü olup olmadığı yönünde yoğun tartışmalar sürerken, denizde yük taşıması taahhüdü olarak tanımlanabilecek navlun sözleşmelerinin incelenmesi, zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin tespiti, sözleşme taraflarının hak ve borçlarının saptanabilmesi bakımından önem arz etmektedir.

1.1.2.2. Tanımı ve Unsurları

Navlun sözleşmesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1138 ila 1246. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu maddeler arasında navlun sözleşmesinin net bir tanımına yer verilmemiş olup "Navlun sözleşmelerinin türleri" başlıklı 1138. maddede "*Taşıyan, navlun karşılığında; a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir.*" düzenlemesine yer verilmiştir. Bu düzenlemeden yola çıkarak navlun sözleşmesini, "Taşıyanın navlun karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı, taşıtanın da navlun ödemeyi üstlendiği sözleşme" olarak tanımlayabiliriz[42]. Tanımdan ve kanun hükmünden varılacak sonuçla navlun sözleşmelerinin unsurları şu şekilde sıralanabilir:

---

[39] **Sözer,** s.341. Navlun sözleşmeleri İngiliz Hukukunda "*Contract of Affreightmnet*" olarak isimlendirilmektedir. **Wilson,** s.3.

[40] Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında değerlendirmemiz için bkz. başlık: 2.4. s.34 vd.

[41] Örneğin taşıma taahhüdü olmadığı kabulünde donatan, denize elverişli bir gemiyi tahsis etme ve geminin güvenli seyir yapmasından sorumlu olacak iken, taşıma taahhüdünün varlığı kabulünde ilaveten yüke özen borcu ve taşımayı gerçekleştirme sorumluluğu gündeme gelecektir. **Muran, Hakan** (2008) "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri", (Yüksek Lisans), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.7.

[42] **Çağa/Kender,** (Cilt I) s.1. Navlun sözleşmesinde taraflar; gemi tarafı için "taşıyan", yük tarafı için ise "taşıtan" olarak isimlendirilmektedirler.

I- Taşıyanın yük taşıma taahhüdü: Bir navlun sözleşmesinde taşıyanın taşıtana karşı asli borcu yükün taşınmasıdır[43]. Bu sonuca ulaşılması, taşıyanın yük taşımayı taahhüt etmesi ile mümkün olacaktır. Navlun sözleşmelerinin en temel ve ayırt edici unsuru işbu taşıma taahhüdüdür.

Navlun sözleşmesi ile taşınabilir maddi varlığı olan, henüz mevcut olmasa dahi ileride elde edilip üretilebilecek eşyalar da dâhil olmak üzere her türlü eşya (yük) taşınabilir. Ancak yolcu (insan) taşınması ile bu kişilerin bagajlarının taşınması navlun sözleşmesinin kapsamı dışındadır[44].

II- Denizyolu ile taşıma: Navlun sözleşmesi deniz ticaretine özgü bir sözleşme olduğundan karayolu ve havayolu ile yapılan taşımaların navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmesi mümkün değildir[45]. Taşıma esnasında denizyoluna ilaveten karayolu ve/veya havayolu kullanılan sözleşmeler için de navlun sözleşmesi ifadesi uygun olmayıp bu sözleşmeler karma taşıma sözleşmeleridir[46].

TTK'nın 931. maddesinin gerekçesinde "*...iç sularda yapılan taşımaların... deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmasına duyulan ihtiyaç...*" şeklinde dile getirilen görüşle aynı doğrultuda, ilgili maddede yapılan gemi tanımında "*…suda hareket...*" ifadesine yer verilmiştir. TTK kapsamında deniz ticareti sözleşmeleri hükümlerinin iç su taşımalarına uygulanması amacıyla yapılan bu düzenleme, navlun sözleşmeleri bakımından da iç sularda yapılacak taşımaların, navlun sözleşmesi kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği noktasında çelişkili bir durum ortaya çıkarmıştır[47]. Ancak TTK madde 1138 hükmünde açıkça "*...denizde taşımayı üstlenir...*" ifadesine yer verilmiş olduğundan iç sularda yapılacak taşımaların navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesi mümkün olmayacağı belirtilmektedir[48].

Yükün liman harici bir yerden (örneğin başka bir gemiden) alınıp yine liman harici bir yere (örneğin başka bir gemi ya da denizde bulunan bir platforma) götürülecek olması

[43] **Akıncı,** s.2. **Sözer,** s.342. **Yazıcıoğlu,** s.331.
[44] **Demir,** s. 326. **Sözer,** s. 344-345. **Yazıcıoğlu,** s.331.
[45] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.1. İlaveten posta idaresinin denizde yapacağı eşya taşımalarına navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanmayacağı, TTK'nın 1138. maddesinin ikinci fıkrası ile hüküm altına alınmıştır.
[46] **Sözer,** s.346. **Yazıcıoğlu,** s.332.
[47] *Yazıcıoğlu,* sözleşme kapsamındaki taşıma kısmen iç sularda gerçekleştirilecekse bu sözleşmenin de navlun sözleşmesi olarak kabul edilebileceği görüşündedir. **Yazıcıoğlu,** s.332.
[48] **Sözer,** s.346. **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu,** s.137.

da mümkündür. Bu durumda da taşımanın navlun sözleşmesi olacağı görüşü öğretide baskındır[49].

III- Taşıyanın yüke zilyet olması: Navlun sözleşmesinin ayırt edici unsurlarından biri de taşınacak olan yükün zilyetliğinin taşıyana geçmesidir. Taşıyanın özen borcu ile birlikte aldığı yükü bakım ve muhafazası altında tutması ve aynı durumda teslim etmesi, yükün zilyetliğinin kendisine geçmesi ile mümkün olacaktır[50]. Yükün, taşıyanın zilyetliğine geçmediği bir sözleşme, navlun sözleşmesi olarak kabul edilemez[51].

IV- Navlun ödenmesi: Navlun sözleşmesi, yukarıda yapmış olduğumuz tanımlamadan ve kanun maddesi hükmünden de görüleceği üzere iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir[52]. Navlun sözleşmesi kapsamında taşıtanın en temel borcu, taşıyana "navlun" ödemektir. TTK madde 1138 hükmünde de açıkça taşımanın "*…navlun karşılığında…*" yapılacağı belirtilmiştir.

Navlun sözleşmesine ismini veren "navlun" ifadesi, denizyolu ile yük(eşya) taşınması taahhüdü karşılığında ödenmesi gereken bedel için kullanılan, deniz ticaretine özgü bir ifadedir[53]. Dolayısı ile "navlun" ödenmesi borcu ancak bir navlun sözleşmesinin varlığı halinde söz konusudur. Navlun sözleşmeleri haricindeki deniz ticareti sözleşmelerindeki ödemelerin "navlun" olarak isimlendirilmesi de uygun düşmemektedir[54]. Ücretsiz olarak yapılacak taşımalar da (hatır taşımaları) navlun sözleşmesi değildir[55]. Ancak öğretide, ücretsiz olarak yapılacak taşımalara da uygun düştüğü ölçüde, diğer şartlar navlun sözleşmesine uygun olup tarafların iradeleri denizyolu ile yük taşınması şeklinde ise navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanabileceği belirtilmektedir[56].

---

[49] **Yazıcıoğlu,** s.332. **Çağa/Kender** (Cilt II) s.2. Ancak *Sözer*'e göre denize çöp veya başkaca atık madde dökülmesi amacıyla gerçekleştirilen taşımanın navlun sözleşmesi olarak kabulü mümkün değildir. *Akıncı* da konunun tartışmalı olduğunu belirtmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Sözer,** s.331-335. **Akıncı,** s.9.
[50] **Sözer,** s.348. **Muran,** s.21.
[51] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.3.
[52] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.3.
[53] **Karayazgan, Ahmet** (1991) "Deniz Ticaret Hukuku Alanında Navlun (= Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:16, S:2, s.140. **Sözer,** s.349.
[54] **Sözer,** s.349-350.
[55] **Demir,** s.328. **Sözer,** s.350.
[56] **Akıncı,** s.10. **Sözer,** s.350.

1.1.2.3. Türleri

Türk Ticaret Kanununun 1138. maddesinde navlun sözleşmesi için iki tür öngörülmüştür. Bunlar "Kırkambar" ve "Yolculuk Çarteri" sözleşmeleridir.

I- Kırkambar Sözleşmesi: Navlun sözleşmelerinin en yalın hali olarak nitelendirebileceğimiz kırkambar sözleşmesinde, çarter sözleşmelerinin aksine bir gemi tahsisi olmaksızın yalnızca yükün gemi ile taşınması taahhüt edilmektedir[57]. Kırkambar sözleşmesinde taşıtan yalnızca, TTK madde 1138'de belirtildiği şekli ile "*...ayırt edilmiş...*" parça yükünün taşınmasını amaçlamaktadır. Bir geminin ya da geminin belli bir bölümünün kendisine tahsisini tercih etmemektedir. Taşıyan da yalnızca yüke özen ve yükü koruma yükümlülüğü altında olmakta; taşıtan, taşıma operasyonu bakımından taşıyana herhangi bir talimatta bulunamamaktadır[58].

Günümüzde kırkambar sözleşmeleri, hat taşımacılığı şeklinde uygulanmakta, hat taşıma şirketlerinin düzenli, güvenli ve taşıyanın yüke özen borcuna uygun taşıma yapıyor oluşu kırkambar sözleşmelerinin cazibesini arttırmaktadır[59]. Kırkambar sözleşmesinde gemi ferdîleştirilmemiş olduğundan ve taşıtanın asıl amacı yükünün taşınmasını sağlamak olduğundan, sözleşmede ismen belirlenmiş bir gemi söz konusu olsa dahi bu geminin taşımayı gerçekleştiremeyecek olması sözleşmeyi imkânsız kılmamakta, başka bir gemi ile taşımanın gerçekleştirilmesi mümkün olmaktadır[60].

II- Çarter Sözleşmeleri: Türk Ticaret Kanunu düzenlemesinde navlun sözleşmesi kapsamında kırkambar sözleşmesine ilaveten "Yolculuk Çarteri" sözleşmesi düzenlemelerine yer verilmiştir. Bu noktada öncelikle çarter sözleşmeleri üzerine genel bir değerlendirmenin yapılması gerekmektedir.

Çarter sözleşmeleri, deniz ticaretine ilişkin en eski sözleşme tiplerinden birisidir[61]. Çarter sözleşmelerinin kurulması için şekil şartı ise söz konusu değildir. Şekil şartı söz konusu olmamakla birlikte uygulamada bu sözleşmeler ispat açısından yazılı olarak

[57] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.9. **Yazıcıoğlu,** s.334. İngiliz hukukunda kırkambar sözleşmeleri, bu sözleşmelerin asıl yazılı akdi olan konişmento anlamına gelen "*Bill of Lading*" teriminden türetilerek "*Bill of Lading Contract*" olarak isimlendirilmektedir. **Wilson,** s.5.
[58] **Sözer,** s.358.
[59] **Muran,** s.29-30.
[60] **Sözer,** s.359. **Akıncı,** s.8.
[61] **Ülgener,** (Sefer) s.1.

yapılmaktadır. Ayrıca sözleşme özgürlüğü ilkesine dayanan bu sözleşmelerde, taraflarının hak ve yükümlülüklerinin net bir şekilde belirlenmesi için sözleşme maddelerinin ayrıntılı ve titizlikle hazırlanması önem arz etmektedir. Nitekim TTK madde 1139 kapsamında "*taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir …çarter parti…*" düzenleyebileceği belirtilmiştir. İşbu çarter sözleşmesi şartlarını içeren "çarter parti" ifadesi de Latince kökenli "*carta partita*" (bölünmüş senet) ifadesinden gelmektedir[62].

İngilizce'de çarter (*charter*) kelimesi kiralama ya da kullanma/kullandırma anlamlarında kullanılmaktadır[63]. Deniz hukuku söz konusu olduğunda ise İngiliz Hukukunda "*charter*" tabiri en sık kullanılan ifadelerden biridir. Öyle ki hukuki mahiyeti birbirinden farklı olan sözleşmeler bile "*charter*" terimi ile ifade edilmektedir[64]. Türk Ticaret Kanununda yer alan düzenleme kapsamında değerlendirildiğinde, İngiliz Hukukunda hepsi çarter olarak ifade edilen "*Bareboat Charter*", "*Demise Charter*" sözleşmeleri, gemi kira sözleşmesinin türlerini, "*Voyage Charter*" navlun sözleşmesinin bir alt türü olan sefer/yolculuk çarteri sözleşmesini, "*Time Charter*" da TTK da ayrıca düzenlenmiş zaman çarteri sözleşmesi şeklinde üç ayrı sözleşme türünü ifade etmek için kullanılmaktadır.

Çarter sözleşmelerini diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayıran unsur yük taşıma taahhüdüne ilaveten geminin tahsisinin de sağlanmasıdır[65]. Taşıyan yükü taşımayı taahhüt etmekle birlikte gemisinin tamamını ya da gemide yük taşımanın sağlanacağı belirli bir bölümünü tahsis eder. Bu sebeple artık geminin ticari kar sağlayacak güverte, ambar gibi alanları taşıtan için önem arz ettiğinden çarter sözleşmelerinde gemiler

---

[62] M.S. 600-800 yılları arasında adı geçen sözleşmede, şartlar aynı kâğıda iki kere yazılarak ardından ortasından zikzaklı olarak ikiye ayrılmaktaydı. İki parça imzalanarak tarafların nüsha elde etmesine olanak veren bu sistem ayrıca bir parçası kaptana, bir parçası yükle ilgiliye verilerek, gemi varma limanına geldiğinde parçaların bir araya getirilmesi suretiyle yükü almaya yetkili kişinin tespiti için de kullanılmaktaydı. **Ülgener,** (Sefer) s.1. **Yazıcıoğlu,** s.336.

[63] "*Charter*" ifadesi "*Oxford English Dictionary*" sözlüğünün "*online*" versiyonunda "*Şahıslar arasında imzalanan belge, kanıt veya sözleşme*" şeklinde ifade edilmekte; ayrıca başka bir maddede deniz ticaretindeki durumu yansıtan özel bir açıklamaya yer verilerek "Bir geminin kiralanması ve yükün güvenli bir şekilde teslim edilmesi için gemi sahipleri ve tüccarlar arasındaki sözleşmeyi somutlaştıran belge; tam olarak çarter-parti" şeklinde ifade edilmektedir. Sözlüğe ulaşmak için bkz. < https://www.oed.com/> s.e.t. 02.03.2024.

[64] **Sözer,** s.360. İngiliz Hukukunda yer alan bu isimlendirmelere rağmen, İngiliz Hukuku kapsamında da tüm sözleşmelerin aynı hukuki mahiyette sözleşmeler olması yönünde bir durum söz konusu değildir. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.1-3. **Wilson,** s.7-8.

[65] Bu noktada belirtilmelidir ki yukarıda da değinilmiş olduğu üzere, bir çarter sözleşmesi olan zaman çarteri sözleşmelerinde, yük taşıma taahhüdünün mevcudiyeti hakkında öğretide görüş birliği bulunmamaktadır. Zaman çarteri sözleşmelerinin taşıma taahhüdü içermediği yönünde görüşler için bkz. başlık: 2.4.1.2. s.36 vd.

ferdîleştirilmektedir[66]. Geminin tamamının tahsis edildiği çarter sözleşmeleri "Tam Çarter" olarak ifade edilirken, taşıma kapasitesinin belirli bir kısmının tahsis edildiği sözleşmelere ise "Kısmi Çarter" denilmektedir[67]. Uygulamada tercih edilen ve gerçek duruma daha uygun olan ayrım ise çarter sözleşmelerinin kullanım şekline göre yapılan ayrımdır[68]. Bu ayrımın temelinde geminin belirli bir sefer için mi tahsis edileceği yoksa geminin belirli bir süre için mi tahsis edileceği sorusu yatmaktadır. Bu sorunun cevabı ayrıca navlun ödemesi yapılırken hangi ölçütün dikkate alınacağı hususunu da belirlemektedir. Eğer geminin belirli bir süre boyunca tahsisi amaçlanıyor ve bu süre zarfında buna ek olarak yük taşıma taahhüdü de sağlanıyorsa, bu durumda navlun ödemesi de zaman esası üzerinden belirlenen "Zaman Çarteri Sözleşmesi" söz konusu olmaktadır. Geminin belirli bir sefer için tahsis edilmesi ve bu sefer için yük taşıma taahhüdü söz konusu ise, navlunu yapılan seferde taşınacak yükün tonajı üzerinden belirlenen "Sefer (Yolculuk) Çarteri Sözleşmesi" gündeme gelmektedir. Bu iki sözleşmeye ilaveten bu sözleşmelerin alt türleri olarak nitelendirilebilecek özel tür çarter sözleşmelerine de rastlamak mümkündür[69]. Zaman çarteri sözleşmesi ayrı bir bölümde inceleneceğinden bu başlık altında sefer çarteri sözleşmesine değinilecektir.

Sefer çarteri sözleşmesinde, navlun karşılığında geminin tamamı veya belirli bir kısmının yük taşınması için çarterere/taşıtana tahsis edilmesi taahhüt edilmektedir[70]. Sözleşme kapsamında belirlenecek navlun da yapılacak seferler dikkate alınarak, taşınacak olan yükün tonajına göre hesaplanmaktadır[71]. Sefer çarteri sözleşmesi ya da Türk Ticaret Kanununda yer aldığı şekli ile "Yolculuk Çarteri Sözleşmesi", kanunumuzda navlun sözleşmeleri hükümlerinin yöneltildiği başlıca sözleşme şeklini oluşturmaktadır[72]. Sefer çarteri sözleşmeleri gerek uygulamada gerek kanuni düzenlemede gerek ise öğretide yer alan baskın görüş çerçevesinde navlun sözleşmesi olarak kabul edilmektedir[73]. Ancak yine de kanunda yer alan zaman çarteri sözleşmelerinin taşıma taahhüdü içermediği görüşünden

[66] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.7.
[67] **Muran,** s.24. **Sözer,** s.362.
[68] **Çağa/Kender,** s.8.
[69] Sefer çarteri sözleşmesinin alt türü olarak kabul edilen ve izlerine TTK madde 1158 ve 1227'de rastladığımız "Mürekkep Yolculuk Sözleşmesi"; yine sefer çarteri sözleşmesinin alt türü olarak değerlendirilen "Miktar Sözleşmesi", ve zaman çarteri sözleşmesini alt türü olarak kabul edilen "Süreye tabi yolculuk (*Trip Charter*)" sözleşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Ülgener,** (Sefer) s.32-44.
[70] **Ülgener,** (Sefer) s.31. **Williams, Richard** (2013) Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance, Denmark, Gard AS, s.132.
[71] **Ülgener,** (Sefer) s.30.
[72] 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu döneminde de durumun böyle olduğu belirtilmektedir. **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.8.
[73] **Akıncı,** s.16. **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.8. **Ülgener,** (Sefer) s.28. **Sözer,** 380-381. **Yazıcıoğlu,** s.333.

bir adım daha ileriye gidilerek, Fransız Öğretisi temelinde sefer çarteri sözleşmelerinin dahi taşıma taahhüdü içermediği görüşüne rastlamak da mümkündür[74].

Sefer çarteri sözleşmesinde, zaman çarteri sözleşmesinin aksine geminin teknik yönetimine ilaveten ticari yönetimi de donatanda/taşıyanda kalmaktadır. Bu sebeple sefer çarteri sözleşmesinde, sözleşme kapsamında çarterere daha sonra seçim yapılması yönünde yetki verilmiş ise yükleme ve boşaltma limanlarının belirlenmesi haricinde çartererin/taşıtanın, donatana/taşıyana ve dolayısı ile kaptana talimat verme yetkisi bulunmamaktadır[75]. Ancak bu durum, çartererin alt taşıma sözleşmeleri yapmasına engel değildir. Geminin yük taşınacak belirli bir kısmı ya da tamamı çarterere tahsis edilmiş olduğundan, çarterer ilgili yerlerde gerek kendi yüklerini gerek alt taşıma sözleşmeleri yapmak suretiyle başkalarına ait yüklerin taşınmasını sağlayabilir[76].

Sefer çarteri sözleşmesinde, geminin yapacağı seferler sözleşme kapsamında açıkça belirlenmektedir. Bu seferlerin yapılması ile ortaya çıkacak maaliyet ve harcanacak yakıt belirlenerek navlun hesabına dâhil edilir[77]. Sözleşmenin ifası sırasında meydana gelecek gecikme ve zaman kayıpları yapılan hesaplar haricinde de geminin kullanılır durumda kalmasına neden olacağından donatan aleyhine bir sonuç doğurmaktadır. Bu sebeple sefer çarteri sözleşmesinde gecikme rizikosu donatan/taşıyan üzerindedir[78]. Çarter sözleşmelerinde, yükleme/boşaltma esnasında limanlarda sözleşmenin iki tarafı da aktif olarak faaliyet gösterdiği için, sefer çarteri sözleşmelerinde hâlihazırda gecikme rizikosunu üzerinde taşıyan donatan, çartererin limanda neden olacağı gecikme masraflarının kendisini tarafında karşılamasını arzu etmemektedir. Bu sebeple sefer çarteri sözleşmelerinde geminin limanda geçireceği bekleme süreleri ayrıntılı şekilde düzenleme altına alınmaktadır. Sözleşmelerde "starya" olarak tabir edilen ve navlun hesabına dâhil edilen bir süre belirlenmekte, bu süre içerisinde de yükleme/boşaltma faaliyetleri tamamlanamaz ise donatan, "sürastarya" ismi verilen ilave bir süre daha bekleyebilmekte ve bu fazladan beklemesinin karşılığında sözleşme ile belirlenmiş olan bir ücrete hak kazanmaktadır[79].

---

[74] **Tekil,** (Hukuk) s.237.
[75] **Ülgener,** (Sefer) s.29.
[76] **Ülgener,** (Sefer) s.28.
[77] **Sözer,** s.382.
[78] **Sözer,** s.382. **Ülgener,** (Sefer) s.30.
[79] **Bozkurt, Banu** (2023) "Depremin Düşündürdükleri: Yolculuk Çarteri Sözleşmelerinde Mücbir Sebebin Yükleme/Boşaltma ve Sürastarya Sürelerine Etkisi Hakkında Türk ve İngiliz Hukukları Açısından

2. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

2.1. Genel Olarak

Zaman çarteri sözleşmesi, isminde yer alan "zaman" ifadesi ile diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayrıt edilmeye çalışılıyor olsa da yalnızca "zaman" ifadesi zaman çarteri sözleşmelerinin kendine has durumunu tespit edebilmemiz bakımından yeterli olmamaktadır[80]. Yalnızca isminde yer alan "zaman" ifadesine bakılarak yapılacak bir ayrım zaman çarteri sözleşmesinin sefer çarteri ile aynı özelliklere sahip ancak yalnızca sefer üzerinde anlaşarak yüke göre bir navlun ödemesi değil, zaman üzerinden anlaşarak süreye göre navlun ödenmesinin söz konusu olduğu sözleşmeden ibaret olarak anlaşılmasına yol açacaktır. Lakin böyle bir yaklaşım gerçeği yansıtmayacaktır. Zaman çarteri sözleşmeleri niteliği gereği bundan çok daha fazlasını vadetmektedir. Yukarıda ilgili bölümde "yük taşınması taahhüdüne ilaveten geminin ya da belli bir bölümünün tahsisini de içeren" sözleşmeler olarak yer alan çarter sözleşmesi tanımına, sefer çarteri sözleşmesi tam olarak uyuyor olmasına karşın, bu tanım zaman çarteri sözleşmesi için doğru ancak eksik kalmaktadır[81]. Zaman çarteri sözleşmesinin çarter sözleşmesi özelliklerine ilaveten tamamlayıcı diğer ana unsuru çalışmamızın da konusunu oluşturan ticari yönetimin çarterere devri ve bu devirle birlikte çartererin donatana ticari talimat verebilme yetkisidir.

Zaman çarteri sözleşmeleri, esnek ve çok yönlü yapısı sayesinde dip tarama ("*dredging*"), sondaj, boru ve kablo döşeme, römorkaj gibi pek çok faaliyet için de kullanılabilmektedir[82]. Ancak tez kapsamında zaman çarteri sözleşmesinin taraflarının asıl olarak denizyolu ile yük (eşya) taşınması amacı ile bir araya gelmeleri durumu incelenecektir.

Zaman çarteri sözleşmesi; denizyolu ile ticaret yapan işletmelerin kendi filolarının yetersiz kalması, filoyu tamamlamak için de gemi satın alınması ya da gemi kirası sözleşmesi akdedilmesi gibi büyük sermaye gerektiren alternatiflerin de tercih edilmesinin

---

Mukayeseli Değerlendirme", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C:13, S:1, s.403. **Ülgener,** (Sefer) s.30. **Ülgener, Mehmet Fehmi** (1991) "Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:16, S:2, s.108.

[80] Zaman çarteri sözleşmeleri İngiliz Hukukunda da "*Time Charter*" şeklinde ifade edilmektedir.

[81] İlgili bölüm için bkz. başlık 1.1.2.3. s.18 vd.

[82] **Sözer,** s.362-363. **Balkır,** s.34.

mümkün olmadığı durumlarda sıklıkla başvurulan bir sözleşmedir[83]. Ayrıca denizyolu ile ticaret yapmak isteyen ancak denizcilik konusunda tecrübe sahibi olmayan kişiler için de zaman çarteri sözleşmesi son derece makul bir yol olmaktadır. Gemi kira sözleşmesi yaparak, uzmanlık gerektiren gemi adamı temini, geminin bakımı, sigortaların yapılması gibi işlerle ilgilenme gereksinimi ve bunlardan doğacak çok çeşitli masraf kalemleri olmaksızın gemiden yararlanmalarına olanak sağlanmaktadır[84].

Zaman çarteri sözleşmesinin en büyük avantajlarından birisi de, sözleşme kapsamında çarterere alt sözleşme yapma imkânının tanınmasıdır. Şayet çarterer/taşıtan, kendi yükünü taşıtmayacaksa bile ticari maharetine ve bağlantılarına güveniyor ise ve yükünü taşıtmak isteyen kişilere ulaşabilmekte ise, kendisine tahsis edilmiş geminin yük taşıma kapasitesini bu üçüncü kişinin yüklerinin taşıtılması için de kullanabilmekte ve bu üçüncü kişi ile yapmış olduğu sözleşme ile asıl zaman çarteri sözleşmesi arasındaki farktan kâr elde ederek kazanç sağlayabilmektedir. Uygulamada bu amaçla zaman çarteri sözleşmelerinin akdedilmesine sıklıkla rastlanmaktadır[85].

Gemi malikleri/donatanlar/gemi işletme müteahhitleri için de zaman çarteri sözleşmesi; büyük sermaye bağlamış oldukları gemilerinin zilyetliğini devretmeden, gemilerini tanıyıp güvendikleri gemi adamlarının teknik kontrolünde tutmalarına olanak sağladığından, ayrıca navlun zaman üzerinden ödeniyor olduğundan gecikme rizikosu kendilerinin üzerinde olmadığından tercih edilebilir bir sözleşme türü olmaktadır[86].

2.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Tanımı

Zaman çarteri sözleşmesi, Türk Hukukunda ilk defa 6102 sayılı Ticaret Kanunu ile hüküm altına alınmış olduğundan sözleşmenin diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayırt edilebilmesi için tanımlanması yoluna gidilmiştir[87]. TTK madde 1131 hükmüne göre; "*Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir*

[83] **Sözer,** s.75.
[84] **Sözer,** s.75
[85] Uygulamada sıklıkla kullanılan ve BIMCO tarafından hazırlanmış olan NYPE ("*New York Produce Exchange*") çarter partisinde, alt sözleşme yapılabileceğine dair düzenleme 1 nolu klozun (e) maddesinde "*The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel…*" şeklindedir. Zaman çarteri sözleşmesinde yapılacak alt sözleşmeler hakkında bkz. başlık: 3.3.5. s.79 vd.
[86] Zaman çarteri sözleşmesinde gecikme rizikosu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. başlık: 4.3. s.91 vd.
[87] TTK madde 1131 gerekçesinde ilgili düzenleme "1966 tarihli Fransız Kanununun 5 inci maddesinden alınan bu hükümde zaman çarteri sözleşmesi, onu benzer sözleşmelerden ayırt eden unsurlar vurgulanmak suretiyle tanımlanmıştır." şeklinde açıklanmıştır.

süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir." "*(2) Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır.*"

Maddede yer alan tanımlama haricinde öğretimizde de zaman çarteri sözleşmelerinin unsurlarını ön plana çıkaran pek çok tanımlama yapılmıştır. Bu tanımlamaları şekillendiren ana faktör, zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği hakkındaki görüşlerin de tanımlamaya dâhil ediliyor oluşudur.

Kanunda yer alan zaman çarteri sözleşmesi tanımının eksik ve yanlış olduğunu düşünen *Ülgener,* eserinde *"Zaman çarteri öyle bir sözleşmedir ki, onunla donatan zaman esası üzerinden ödenecek navlun karşılığında, gemiyi yük taşınması için belirli bir süre çarterere tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü devretmeyi taahhüt eder.*" şeklinde kendi tanımlamasına yer vermiştir[88]. *Ülgener*'in bu tanımlamasındaki asıl vurgunun, zaman çarteri sözleşmesindeki taşıma taahhüdünü göstermek amacıyla "*gemiyi yük taşınması için*" ifadesinde olduğu görülmektedir.

Zaman çarteri sözleşmesinin doğrudan bir tanımına yer vermektense unsurları üzerinden anlatmayı tercih etmiş olan *Sözer* ise, kısaca "*En kısa ve basit tarifi ile, zaman çarteri sözleşmesinde, gemi belli bir zaman için tutulur ve ödenecek ücret de zaman unsuru esas alınarak tespit edilir*" açıklamasına yer vermiştir[89].

Çağa/Kender de zaman çarteri sözleşmelerinin unsurlarını ele aldıkları açıklamalarında *"...gemi (mesela bir yıl gibi) belirli bir zaman için tutulur ve navlun zaman ölçüsüne göre tayin olunur. Bu çeşit sözleşmede gemiyi tutanın (çarterer) kaptan ve gemi adamlarına karşı (teknik değil) ticari alanda sınırlı bir talimat yetkisi vardır. Gemi sahibi tarafından yükün taşınması ön planda geldiğinden sözleşme, gemi adalarının hizmetlerini temin taahhüdü ile birlikte bir gemi kirası değil, TK 1016 bent 1 anlamında bir navlun sözleşmesidir.*" ifadelerine yer vermişlerdir[90].

Zaman çarteri sözleşmesi hakkında Fransız Öğretisi görüşünün ülkemizdeki önemli temsilcilerinden olan *Tekil* ise "*Time Charter, zaman üzerine çarter anlamına gelen ve*

[88] **Ülgener,** (Sefer) s.28.
[89] **Sözer,** s.362.
[90] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.8.

gemi üzerindeki teknik idarenin değil, sadece ticari idarenin kiracıya (charterer) devri hükmünü doğuran çarter parti çeşididir." şeklindeki tanımlaması ile kanunda yer alan düzenlemeye oldukça yakın bir tanımlamada bulunmuştur[91].

Eski TTK döneminde, zaman çarteri sözleşmeleri hakkında kanuni düzenleme yapılması gerekliliği öğreti tarafından dile getirilmekte idi[92]. 6102 sayılı TTK ile zaman çarteri sözleşmesinin kanuni dayanağı kavuşmuş olması olumlu bir gelişme olarak görülebilecek iken, öğretide yer alan baskın görüşten farklı bir temele dayanılarak tanımlamaya yer verilmesi ve bu temelde düzenlemenin yapılmış olması, öğretinin görüşlerinin kanunun yapım aşamasında dikkate alınmadığı ve en yakın tarihli kıta Avrupası düzenlemesinin iktibas edilmesi usulünün takip edildiğini göstermektedir.

2.3. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Tarafları ve Tarafların Temel Yükümlülükleri

2.3.1. Tarafları

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda zaman çarteri sözleşmesi düzenlemeleri kapsamında zaman çarteri sözleşmesinin tarafları "tahsis eden" ve tahsis olunan" şeklinde ifade edilmiştir. TTK kapsamında zaman çarteri sözleşmeleri özel olarak düzenlenmiş olduğundan, kanaatimizce tarafların bu şekilde isimlendirilmesinin ana nedeni, diğer deniz ticareti sözleşmeleri ile ayrılığını belirginleştirilmesidir. Ticaret Kanunumuz kapsamında zaman çarteri sözleşmesinin taşıma taahhüdü içermediği, bu yüzden de navlun sözleşmesi olamayacağı yönünde bir yaklaşım kabul edildiğinden zaman çarteri sözleşmesinin yalnızca tahsis unsurunu ön plana çıkarmak amacı ile bu isimlendirmeye başvurulmuş olması kuvvetle muhtemeldir. Ancak bu noktada belirtilmelidir ki deniz ticaretinde, tahsis unsurunun ön planda olduğu tek sözleşme zaman çarteri sözleşmesi olmayıp tüm çarter sözleşmelerinde tahsis unsuru eşit derecede önem taşımaktadır.

TTK madde 1131 gerekçesinde devamlı surette "çarterer" ifadesinin kullanılıyor oluşu aslında uygulamada taraflar için hangi isimlendirmelerin yapılıyor olduğu ve aslında

[91] **Tekil,** (Navlun) s.31.
[92] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.8. **Muran,** s.106. **Ülgener, M. Fehmi** (2007) "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C:65, S:2, s.365.

kanunun da hangi isimlendirmeyi benimsemesi gerektiği ile ilgili en önemli ip ucunu vermektedir[93]. Öğretide de "tahsis eden" ve "tahsis olunan" ifadeleri uygulamada hiç kullanılmadıkları gerekçesi ile eleştirilmiştir[94]. Zaman çarteri sözleşmesinin tarafları için öğretimizde, zaman çarteri sözleşmesinin çarter sözleşmesi yönünü vurgulayacak şekilde ve daha önemlisi uygulama ile paralel olacak şekilde "donatan" ve "çarterer" ifadeleri tercih edilmiştir[95].

2.3.1.1. Gemi Tarafı-Donatan

Zaman çarteri sözleşmelerinde maliki olduğu ya da bir gemi kira sözleşmesi ile elinde bulundurduğu gemiyi zaman çarteri sözleşmesinin karşı tarafına (çarterere ya da TTK kapsamında "tahsis olunana") tahsis eden ve sözleşme kapsamında geminin ticari yönetimini devrederek, çartererin ticari yönetim kapsamında vereceği talimatların yerine getirilmesini sağlamak yükümlülüğü altına giren ve bunun sonucunda sözleşmede kararlaştırılmış ücrete hak kazanan gemi tarafı "donatan" olarak isimlendirilmektedir[96].

Belirtmiş olduğumuz üzere donatanın geminin maliki olması gerekmemektedir. Gemi kira sözleşmesi başlığı altında değinmiş bulunduğumuz, geminin zilyetliğini ile birlikte ticari ve teknik yönetimini elinde bulunduran gemi işletme müteahhidi de elindeki zilyetliği devretmeden ticari yönetimi çarterere devredebileceğinden, bir zaman çarteri sözleşmesi akdederek donatan konumunda yer alabilir[97].

---

[93] Örneğin madde 1131 gerekçesinde "*...gemi kira sözleşmesinden farklı olarak çarterere…*", "*Çarterer, geminin zilyedi olmadığından…*" ifadelerine yer verilmiştir.

[94] **Yazıcıoğlu,** s.325. Ancak TKK ile paralel olarak Fransız Öğretisinin görüşünü benimseyen *Tekil*, tarafları ifade ederken kanunda yer alan bu isimlendirmeyi benimsemiştir. **Tekil,** (Hukuk) s.222.

[95] **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu,** s.149. **Ülgener,** (Sefer) s. 28. **Ülgener, M. Fehmi** (2016) Çarter Sözleşmeleri II Zaman Çarteri Sözleşmeleri, 1. Baskı, İstanbul, DER Yayınları, s.10. *Sözer* ise zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olduğunu vurgulamak için "donatan" ve "çarterer" ifadelerini "taşıyan" ve "taşıtan" ifadeleri ile beraber kullanmıştır. **Sözer,** s.373-374. *Yazıcıoğlu* da taraflar için "donatan" ve "çarterer" ifadelerinin doğru olduğunu ifade etse de kanaatimizce anlatım bütünlüğünü sağlamak adına başlıklandırmada olduğu gibi metin içeriğinde de zaman zaman kanunda yer alan isimlendirmeye başvurmaktadır. **Yazıcıoğlu,** s.325-329.

[96] İngiliz Hukukunda ise gemi tarafı "*shipowner*" ya da "*owner*" olarak isimlendirilmektedir. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.1 vd. **Wilson,** s.3 vd. NYPE 2015 çarter partisinin ilk sayfasında sözleşmenin tarafları belirlenirken malik olan ya da olmayan donatanlar da belirtilerek "*Registered Owners/Disponenet Owners*" isimlendirmesine yer verilmiştir.

[97] bkz. başlık: 1.1.1.2. s.10 vd. *Sözer* tarafından gemi işletme müteahhidi tanımı kısaca "*malik olmayan donatan*" şeklinde yapılmış ve kavram hakkında "*geminin malik olmayan kişi tarafından bir donatan gibi, kendi adına kullanılması…*" şeklinde hukuki bir imkân olduğu yorumu yapılmıştır.

Donatan, zaman çarteri sözleşmesinin, hukuki niteliği aşağıda ele alınacak görüşlerden, taşıma taahhüdünü de barındıran bir sözleşme olduğu görüşü benimsendiği takdirde, aynı zamanda "taşıyandır." Zaman çarteri sözleşmelerinde çartererin alt taşıma sözleşmeleri akdedebilmesi, sözleşmede aksi yönde bir düzenleme olmadığı müddetçe mümkün olduğundan, alt taşıma sözleşmesinin varlığı söz konusu olduğunda, donatan "asıl/üst taşıyan" sıfatına da haiz olur[98]. Aynı zamanda bu alt taşıma için taşımayı fiziken yerine getirecek kişi de kendisi olduğundan "fiili taşıyan" sıfatını da taşır[99].

2.3.1.2. Yük Tarafı-Çarterer

Sözleşme ile kararlaştırılan ücret karşılığında geminin ticari yönetimini elde eden ve bu yönetim kapsamında donatanın adamı olan kaptana ticari talimat verme yetkisi kazanan tarafa, "çarterer" adı verilir[100]. TTK madde 1131 fıkra 2 hükmünde açıkça belirtildiği üzere zaman çarteri sözleşmelerinde geminin teknik yönetimi ve zilyetliği donatanda kalmakta ve çarterere devredilmemektedir. Bu bakımdan geminin zilyetliğini elinde bulundurmayan zaman çartereri gemi işletme müteahhidi sıfatına sahip olamamaktadır[101].

Zaman çarteri sözleşmesinin çartereri, yine sözleşmenin taşıma taahhüdünü de barındıran bir sözleşme olduğu görüşü benimsendiği takdirde "taşıtan" sıfatına, sözleşmeden bir alt taşıma sözleşmesi akdederek yararlanıyor olması durumunda ise bu ilişkide "üst taşıtan" ve "alt taşıyan" sıfatlarına sahip olacaktır[102].

2.3.2. Tarafların Temel Yükümlülükleri

2.3.2.1. Geminin Teknik Yönetiminin Sağlanması

Zaman çarteri sözleşmesinin tanımının verildiği TTK madde 1131 hükmünün ikinci fıkrasında "*Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi*

---

[98] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s.10. **Ülgener,** (Zaman) 292-299. **Muran,** s.62. **Balkır,** s.17.
[99] **Ülgener,** (Zaman) s. 293. **Muran,** s.62. **Balkır,** s.17.
[100] Bu terimin aslı İngiliz Hukukundaki "*charterer*" ifadesidir. "*Charterer*" çarter sözleşmesi ise gemiyi kiralayan/çarterleyen kişi anlamına gelmektedir. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.1 vd. **Wilson,** s.3 vd.
[101] **Balkır,** s.17.
[102] **Muran,** s.63. **Balkır,** s.18.

sayılır." düzenlemesine yer verilmiştir. Madde hükmünden de görüleceği üzere zaman çarteri sözleşmesinde donatan (maddede geçtiği şekli ile tahsis eden) geminin teknik yönetimini devretmemekte, bu yönetimi kendi üzerinde bırakmaktadır. Maddede ayrıca geminin zilyetliğinin de donatanda kalmaya devam edeceği düzenlemesine yer verilmiştir[103].

TTK kapsamında teknik yönetimin kavramı ile ilgili bir tanımlama bulunmamaktadır. Ancak TTK madde 1133 hükmü ile donatanın, teknik yönetim kapsamında hangi davranışları gerçekleştirmek yükümlülüğü altında olduğu düzenlenmiştir. Şöyle ki; TTK madde 1133: "*Tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlenir. Bu amaçla tahsis eden, belirlenen gemiyi; a) Kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak; b) Sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir halde bulundurmak, ile yükümlüdür.*"

Öğretide baskın görüş maddede yer alan "*sözleşmede belirtilen amaca uygun*" ifadesinden, zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olduğu gerekçesi ile geminin yük taşıma amacına uygun ve yüke elverişli şekilde bulundurulması yükümlülüğünün anlaşılması gerektiği görüşüdür[104]. Lakin bu yaklaşım kanun maddesindeki ilgili ifadenin şahsi görüşlere göre değerlendirilmesi olup kanun koyucunun düzenleme ile amaçladığı durumun tam olarak yansıması olmayabilir. TTK kapsamında, "*sözleşmede belirtilen amaç*" ifadesinin, zaman çarteri sözleşmesinin, yük taşıma maksadı dışında diğer amaçlarla akdedilmesi durumunda, o anki amaca uygun olarak bulundurulması gerektiği şeklinde yorumlanması daha uygun olacaktır[105]. Örneğin zaman çarteri sözleşmesi dip tarama yapmak amacı ile kuruldu ise geminin dip tarama amacına uygun halde bulundurulması gerekmektedir. Zira aynı ifadeye gemi kira sözleşmeleri düzenlemeleri kapsamında yer alan madde 1123 hükmünde de "*sözleşme ile güdülen amaca uygun bir şekilde kullanılmaya*" şeklinde yer verilmektedir. Gemi kiralama sözleşmesi yük taşımak amacı için yapılıyorsa şayet yukarıdaki görüşe göre burada da gemi yüke elverişli olarak teslim

---

[103] *Yazıcıoğlu* tarafından ikinci fıkrada yer alan düzenleme, zaman çarteri sözleşmelerinde geminin zilyetliğinin tahsis olunana devredilmesinin söz konusu olmadığı ve zilyetliğin devri durumunda zaman çarteri sözleşmesinin mevcudiyetinden söz etmenin mümkün olamayacağı gerekçeleriyle eleştirilmiştir. **Yazıcıoğlu,** s.327. Ancak kanaatimizce ikinci fıkrada yer alan bu düzenleme kanunda navlun sözleşmesi olarak da yer almayan zaman çarteri sözleşmelerinin gemi kira sözleşmelerinden farkını ortaya koymak amacı ile yapılmıştır.

[104] **Ülgener,** (Zaman) s.8. **Muran,** s.49 **Balkır,** s.9.

[105] Örneğin zaman çarteri sözleşmesi dip tarama yapmak amacı ile kuruldu ise, geminin dip tarama amacına uygun halde bulundurulması gerekmektedir.

edilmelidir. Ancak gemi kira sözleşmelerinde geminin ne için istihdam edileceği tamamen gemi işletme müteahhidinin inisiyatifinde olup gemiye zarar vermediği ve sözleşmeye aykırı davranmadığı müddetçe istediği faaliyette bulunabilir[106]. Elbette zaman çarteri sözleşmesi ile yük taşınmak amaçlanıyor ise sözleşmede belirtilen amaç yük taşımak olacaktır ve geminin bu şarta uygun bulundurulması gerekecektir ancak kanun, öğretideki baskın görüşün aksine bu ifade ile sadece yük taşımanın anlaşılması amacını gütmemiş diğer amaçlar için de zaman çarterinin akdedilmesi halini düzenleme altına almıştır.

Gerek belirtmiş olduğumuz hususlardan gerek tanıma ilişkin madde metninden görüleceği üzere gemi üzerinde esasen iki tür yönetim söz konusudur. Donatanda kalmaya devam eden yönetim olan teknik yönetim, geminin seyrüsefer ve denizcilik bilgisi dâhilinde geminin donanımı, geminin teknesi üzerinde teknik olarak tasarrufta bulunabilmek şeklinde gerçekleşen yönetimdir[107]. Geminin denetlenmesi, yenilenmesi, uluslararası yükümlülüklere uygunluğu, geminin seyrine ilişkin sevk ve idarenin sağlanması gibi yükümlülükler donatanın teknik yönetimi kapsamındadır ve sadece kendisi bu konuda tasarrufta bulunabilir[108]. Bu kapsamda kalan geminin bakımının yapılması, geminin tekne ve makine sigortalarının yapılması, gemiye gerekli olan erzağın tedarik edilmesi ve gemi adamlarının maaş başta olmak üzere alacaklarının ödenmesi donatanın yükümlülüğü altındadır[109].

---

[106] **Sözer,** s.396.
[107] **Ülgener,** (Zaman) s.156.
[108] **Yazıcıoğlu,** s.326-327. **Ülgener,** (Zaman) s.158
[109] **Ülgener,** (Zaman) s.11 vd. Ayrıca standart form çarter sözleşmelerinde yer alan düzenlemeler için bkz. NYPE 2015 kloz 6, BPTIME 3 Kloz 9, BALTIME 2001 Kloz 3. NYPE 2015 Kloz 6'da yer alan düzenleme "***Owners to Provide***
(a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler water and lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of Master, officers and ratings.
(b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.
Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a Certificate of Financial Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for same increases significantly over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers shall discuss each with the other to find a mutually agreeable solution for same, failing such solution the port(s) that require said Certificate of Financial Responsibility are to be considered as added to the Vessel's trading exclusions."

2.3.2.2. Geminin Ticari Yönetiminin Çarterere Devri

Zaman çarteri sözleşmesini diğer deniz ticari sözleşmelerinden ayıran, çartererin kaptana ve dolayısı ile donatana talimat verebilmesinin de kaynağı olduğu için çalışmamızın da konusunu oluşturan, en temel unsuru ticari yönetimin çarterere devredilmesidir. Ticari yönetimin gemi kira sözleşmesi ile de devredildiği söylenebilecek olsa da gemi kira sözleşmesinde geminin teknik ve ticari olmak üzere tüm yönetimi ve zilyetliği de devredilmektedir. Zaman çarteri sözleşmesinin kendine has özelliği, teknik yönetim ve zilyetliğin donatanda kalıyor iken ticari yönetimin devrediliyor oluşudur. Bu unsur ayrıca zaman çarteri sözleşmesinin, yalnızca navlunun zaman üzerinden belirlendiği bir çarter sözleşmesi olmadığını göz önüne sermektedir[110]. Çalışmamızın üçüncü bölümü bu konuya ayrılmış olduğundan burada ticari yönetim konusuna akışın sağlanması adına sadece kısaca değinilmekle yetinilecektir.

Gemi üzerindeki iki yönetim şeklinden biri olan ticari yönetim çarterere bırakılan yönetim olup çarterer bu yetki bünyesinde geminin yük taşıma ve kazanç sağlama kapasiteleri üzerinde talimat verme yetkisi kazanır[111]. Gemiler, kendi kendine hareket etmeye muktedir olmadıklarından gemilerden beklenen faydanın elde edilebilmesi kaptan ve mürettebatın varlığına bağlıdır[112]. Zaman çarteri sözleşmelerinde donatan, zilyetliği devretmemekte ve geminin teknik yönetimi de sağlayan gemi adamlarını kendi çalışanları olarak elinde bulundurmaktadır. Aslında ticari yönetim olarak adlandırmakta olduğumuz yönetim donatanın, çartererin tarafından verilen talimatlara uyması ve uyulmasını sağlamak için başta kaptan olmak üzere gemi adamlarının hizmetlerini çarterere sağlamasıdır. Geminin sadece çıplak olarak tahsis edilmesi çartererin gemiden faydalanması bakımından yeterli olmayacak, çartererin sözleşmeden beklediği faydayı sağlamayacaktır. Bu durum zaman çarteri sözleşmesinin ortaya çıkması ve akdedilmesi

[110] Ancak bu tür sözleşmelere rastlanması da mümkündür. Eski 6762 sayılı TTK 'da "*Müddet üzerine navlun*", yürürlükteki 6102 sayılı TTK'da "*Zaman üzerine navlun*" olarak düzenlenmiş olan bu çarter sözleşmesi aslen bir sefer çarteri olup yalnızca navlunun yük üzerinden değil zaman üzerinden hesaplanması söz konusudur. **Balkır,** s.7.

[111] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.1-4.

[112] Gelişen teknoloji ile binlerce yıldır süregelen bu durum da değişiyor gibi görünmektedir. Geminin sevk ve idaresini sağlayacak gemi adamına ihtiyaç duymadan uzaktan kumanda ile kontrol edilebilen ve bunun bir adım ötesini oluşturan sensörler, kameralar, konumlandırma sistemleri ve yapay zekâ desteği ile tamamen otonom hareket edebilen gemiler yakın geleceğimizin gerçekleri durumundadırlar Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Yılmaz, Mustafa** (2022) Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu, 1. Baskı, Ankara, Yetkin.

gerekçelerinden birini ortadan kaldıracak ve deniz ticareti aktörleri gemi kira sözleşmeleri ile yetinmek durumunda kalacaklardır[113].

Zaman çarteri sözleşmesinde çartererin kaptana talimat verebiliyor oluşunun kanuni dayanağı TTK madde 1134 düzenlemesidir. Şöyle ki; *"(1) Geminin, ticari yönetimi tahsis olunana aittir. (2) Kaptan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır.*"

Denizcilik uygulamasında tarafların zaman çarteri sözleşmesi akdetmek üzere yoğun olarak kullandıkları standart form zaman çarter partilerinde, çartererin geminin ticari yönetimi kapsamında kaptana talimat verebiliyor oluşu, daha sonra detaylı olarak inceleneceği üzere, sözleşmelerde yer alan "*employment clause*" adı verilen hizmet/tahsis/istihdam klozları ile düzenlenmektedir[114]. Çarterer böylece gemiden ticari olarak faydalanmak amacı ile hangi yüklerin nereden alınıp nereye götürüleceğini, yakıtın nereden tedarik edileceğini kaptana vereceği talimatlar ile belirleme yetkisine sahip olur. Ayrıca ticari yönetim kapsamında çarterer alt taşıma sözleşmeleri yapma imkânı da elde etmektedir[115].

2.3.2.3. Geminin Ticari Yönetiminin Devri Karşılığında Ücret Ödenmesi

Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği yönündeki farklı görüşler, çartererin sözleşme kapsamındaki asıl edim borcu olan, kendisine geminin tahsis edilmesi ve ticari yönetimin devredilmesi karşılığında ödemesi gereken ücretin isimlendirilmesini bakımından da karşımıza çıkmaktadır. Türk Ticaret Kanunu paralelinde zaman çarteri sözleşmesinin taşıma taahhüdü içermediği ve bir navlun sözleşmesi olmadığı görüşünde, ödenmesi gereken bu ücret TTK madde 1136 hükmünde yer aldığı şekli ile "*Tahsis ücreti*" olarak adlandırılmaktadır. Zaman çarteri sözleşmesinin taşıma taahhüdü içerdiği ve bir navlun sözleşmesi olduğu kabulünde ise çartererin ödemesi gereken ücret "*navlun*" olarak

[113] Benzer yönde görüş için bkz. **Ülgener,** (Zaman) s.159.
[114] Uygulamada sıklıkla kullanılan standart form çarter partilerde yer alan düzenlemeler için bkz. NYPE 46 Kloz 8 satır 76-79. BALTIME 2001 Kloz 9. NYPE 2015 Kloz 8. NYPE 46 Kloz 8'de yer alan düzenleme şu şekildedir: "*The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the charterers as regards employment…*"
[115] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.141 vd.

isimlendirilmektedir[116]. Standart form sözleşmelerde ise yine gemi kira sözleşmesi terminolojisi kullanılarak ödenmesi gereken ücret "*hire*" olarak isimlendirilmektedir[117].

TTK madde 1136 düzenlemesinde "*Tahsis ücreti, geminin ticari yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere aylık ve peşinen ödenir.*" hükmüne yer verilmiştir. Uygulamadaki standart form çarter partilerde genel olarak kanundaki düzenleme paralelinde sözleşme maddeleri yer almaktadır.[118].

Zaman çarteri sözleşmelerinde çartererin en temel borcu tahsis ücretini (ya da navlunu) ödemek olduğundan, ödemenin tam ve zamanında yapılmaması donatana belli haklar vermektedir. TTK bu durumda madde 1136'da "*Tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde hapis hakkı…*" öngörülmüştür. Hapis hakkı standart form sözleşmelerinde de bir teminat aracı olarak yer almakta ve "*Lien*" klozu olarak isimlendirilmektedir[119]. Buna ilaveten standart form sözleşmelerde tahsisi ücreti/navlun ödemesinin tam ve zamanında yapılmamasının donatana sözleşmeyi feshederek gemisini çartererin ticari yönetiminden geri alma "*withdrawal*" hakkı verdiği düzenlemeler yapılmaktadır[120]. Bu düzenlemelerde ise genellikle sözleşmenin ayakta tutulmasına verilen önem dolayısı ile doğrudan geminin geri çekilmesi değil çarterere ödemeyi yapması için bir süre verilmesi ("*grace period*")[121], bu süre boyunca geminin çarterere tahsisinin askıya

---

[116] Bu yönde görüş için bkz. **Ülgener,** (Zaman) s.19-20. **Sözer,** s.349. **Balkır,** s.14.

[117] Bkz. NYPE 2015 Kloz 10. BPTIME 3 Kloz 8. BALTIME 2001 Kloz 6. SHELLTIME 4 Kloz 8. NYPE 46 Kloz 4 ve 5 Satır 51-64.

[118] BALTIME 2001 Kloz 6'da yer alan düzenleme: "*The Charterers shall pay as hire the rate stated in Box 19 per 30 days, commencing in accordance with Clause 1 until her re-delivery to the Owners. Payment of hire shall be made in cash, in the currency stated in Box 20, without discount, every 30 days, in andvance, and in the manner prescribed in Box 20.*" Kimi sözleşmelerde ise tarafların sözleşme serbestisi çerçevesinde bu kuralın dışına çıktıkları görülmektedir. Örneğin NYPE 46 çarter partisinde yarım aylık "*semi-monthly in advance*" ödeme ön görülmüştür.

[119] NYPE 2015 Kloz 23. BPTIME 3 Kloz 14. SHELLTIME 4 Kloz 26. BALTIME 2001 Kloz 17 düzenlemesi şu şekildedir: "*The Owners shall have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.*"

[120] Örneğin NYPE 2015 çarter partisinin navlun ödemesine ilişkin "*Hire Payment*" başlıklı 11 nolu klozunda "*Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudise to any other rights or claims the Owners may have against the Charterers: (i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers; (ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.*" düzenlemesine yer verilmiştir.

[121] NYPE 2015 çarter partisinin yine 11 nolu "*Hire Payment*" klozunda "*Grace Period*" düzenlemesi "*Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by the Owners three (3) Banking Days (as recognised at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days (as recognised at the agreed place of payment and the place*

alınması ("*suspension*") ve ancak hâlen ödeme yapılmadığı takdirde sözleşmenin feshi ("*withdrawal*") söz konusu olmaktadır[122].

2.3.2.4. Geminin Sözleşmede Belirlenen Sürenin Sonunda İadesi

Zaman çarteri sözleşmelerinde çarterere geminin tahsisi ve gemi üzerindeki ticari yönetimin devri TTK madde 1131 hükmünde yer aldığı şekli ile "*... belirli bir süre için…*" söz konusu olmaktadır. Uygulamada tarafların 1 ay 3 ay gibi kısa süreli sözleşmeler akdetmesi mümkün olduğu gibi 3 yıl 5 yıl gibi uzun dönemli sözleşmeler de rastlanmaktadır. Taraflar bu uzun dönem sözleşmelerde, belirledikleri kısa dönemlerin sonunda sözleşmeyi uzatmak ya da uzatmamak üzerine anlaşarak sözleşmenin süresini belirleyebilmektedirler[123].

TTK madde 1136'da navlun ödemesinin ve "*geminin ticari yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere*" yapılacağı düzenlemesine yer verilmiştir. Aynı yönde düzenlemelere standart form çarter sözleşmelerinde de rastlanmaktadır. Bu sözleşmelerde yer alan düzenlemelere göre zaman çarteri müddeti, geminin kararlaştırılan yerde ve tarihte çarterere "teslimi" ile başlamaktadır. Sözleşmenin sona ermesi de TTK madde 1137 hükmünde belirtildiği üzere "*sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirtilen yerde ve halde iade etmekle*" gerçekleşmektedir. Standart form sözleşmelerde de geminin belirtilen yerde ve tarihte "iade/geri teslim" edilmesi ile sona ereceği düzenlenmektedir[124].

Standart form çarter sözleşmelerinde geminin teslimi ve iadesi için "*delivery* (teslim)" ve "*redelivery* (iade)" şeklindeki gemi kira sözleşmesi terminolojisinin kullanılıyor oluşu kesinlikle geminin zilyetliğinin devredildiği ve de sürenin sonuna gelinmesiyle birlikte geminin zilyetliğinin yeniden donatana geçeceği anlamına

---

of currency of the Charter Party) following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual." şeklidedir.

[122] Ayrıntılı bilgi için bkz. **Ülgener,** (Zaman) s.28 vd. BALTIME 2001 çarter partisinde Kloz 6 düzenlemesi ile navlun/tahsis ücreti ödemesinin tam ve zamanında yapılmaması halinde doğrudan gemiyi çartererin ticari yönetiminden çekme hakkı tanınmıştır.

[123] **Muran,** s.50.

[124] Standart form sözleşmelerdeki ilgili düzenlemeler için bkz. NYPE 2015 Kloz 1, 2 ve 4. BALTIME 2001 Kloz 1 ve 7. NYPE 46 Satır 13, 14. BPTIME 3 Kloz 1 ve 3. SHELLTIME 4 Kloz 8. BPTIME 3 çarter partisinde yer alan düzenleme şu şekildedir: "*Owners agree to let and Charterers agree to hire the Vessel from the time of delivery for a Charter Period as set out in PART 1, Section B. The Vessel shall be placed at the disposal of Charterers at the Place of Delivery as set out in PART 1, Section D. The Vessel shall not be dedlivered to Charterers prior to the Commencement Date*"

gelmemektedir. Teslim edilen ve iade edilen şey çarterere bahşedilen ticari yönetim yetkisidir[125].

2.4. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

2.4.1. Türk Hukukunda

Çalışmamızın çeşitli noktalarında temas ettiğimiz üzere 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile ilk defa hukukumuzda hüküm altına alınan zaman çarteri sözleşmesi için deniz ticari sözleşmeleri arasında müstakil bir yer ayrılmış olup diğer deniz ticareti sözleşmelerinden bağımsız olarak düzenlenmiştir. Zaman çarteri sözleşmesinin tanımının yer aldığı 1131. maddenin gerekçesinde bu düzenlemenin nedeni "*Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme navlun sözleşmesi sayılmaz. Zaten ancak geminin ticari idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir.*" şeklinde açıklanmıştır. Kanun gerekçelerinin yer aldığı 2007 yılı 96 sıra sayılı Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu'nun Genel Gerekçe başlığı altında zaman çarteri sözleşmesine değinildiği 179 no'lu maddede "*Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalı olduğundan, Tasarıdaki hükümlerin olduğunca bu tartışmaya müdahale etmeyen, somut ihtiyaçları karşılayan genel geçer kurallar içermesine özen gösterilmiş.*" İfadesine yer verilmiş olsa da öğretide baskın görüşün tam tersinde yer alınarak, zaman çarteri sözleşmelerin taşıma taahhüdü içermediği belirtilmiş ve aslen tartışmanın kaynaklarından biri haline gelmiştir.

Öğretimiz yazarları çoğunlukla zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğunu, tamamlayıcı unsur olarak taşıma taahhüdünün bulunduğunu, zaman çarteri sözleşmelerin uygulamada hemen hemen daima yük taşınması için akdedildiğini, bu sebeple navlun sözleşmesi olarak değerlendirmenin fiilî durumla da örtüşmekte olduğunu belirtmektedirler[126]. Öncelikle öğretide bu görüşte olan yazarların görüşlerini incelenecek, daha sonrasında farklı görüşlere yer verilecektir.

[125] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.3.
[126] **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu,** s.149. **Sözer,** s. 363-364. **Ülgener,** (Zaman) s.6-10. **Yazıcıoğlu,** s.325.

2.4.1.1. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Taşıma Taahhüdü İçerdiği Görüşü

Zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğu görüşünde olan ve bu hususta önemli argümanlar üretmiş olan *Ülgener*, farklı görüşleri yorumlayarak en nihayetinde "*...kira akdine benzer birçok yönü bulunmasına rağmen, zaman çarteri gerçek anlamda bir navlun sözleşmesidir.*" sonucuna varmıştır[127]. TTK'nın varmış olduğu zaman çarteri sözleşmesinde yük taşıma taahhüdü bulunmadığı görüşüne sert eleştiriler getiren yazar, zaman çarteri sözleşmesinin yük taşınması için kullanılması durumunda "*Taşıma taahhüdünün olmadığı bir sözleşmenin pratik bir anlam ifade edebilmesi için geminin zilyetliğinin devrine ihtiyaç vardır. Diğer bir ifadeyle ne taşıma taahhüdünün bulunduğu, ne de gemi zilyetliğinin devredildiği bir sözleşmenin uygulanabilirliği bizce bulunmamaktadır.*" fikrine yer vermiştir[128]. Yazar, zilyetliği ele geçirmemiş olan çartererin taşıma taahhüdünün de yokluğunda nasıl sözleşmeden yük taşımak için yararlanabileceğini sorgulamaktadır.

Zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğu görüşüne sahip olan *Çağa/Kender,* zaman çarteri sözleşmesinde ticari yönetim için gemi adamlarının hizmetinin sunulmasının, bir kira sözleşmesi değil, navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirterek "*...taşıyanın, ticari anlamda gemi adamlarının hizmetini sunma taahhüdünün taşıyamaya ilişkin bir taahhüt*" olduğu yönünde kanaat yansıtmışlardır[129].

Kender, Çetingil ve *Yazıcıoğlu*, TTK madde 1131'in gerekçesinde yer alan taşıma taahhüdünün bulunmadığı ve ancak çartererin ticari yönetimi elinde tuttuğu için yük taşıma taahhüdünde bulunabileceği şeklindeki görüşü eleştirerek, "*zaman çarteri sözleşmesi ile kurulan ilişkiye ve fiili duruma...*" aykırı olarak değerlendirmişlerdir. Ayrıca yük taşıma taahhüdünün olmadığı yönündeki görüşe karşı "*Donatan, zaman çartererinin kendisine verdiği talimat uyarınca yük veya yolcu taşıdığı takdirde zaman çartererine karşı olan taşıma taahhüdünü yerine getirmiş olacaktır.*" görüşünü dile getirmişleridir[130].

Sözer, zaman çarteri sözleşmelerinin tipik bir navlun sözleşmesi olduğu ve özünde yük taşıma taahhüdünün bulunduğunu belirtmektedir. Yazar, zaman çarteri sözleşmelerinin

[127] **Ülgener,** (Zaman) s.10.
[128] **Ülgener,** (Sefer) s.25.
[129] **Çağa/Kender,** (Cilt II) s. 8-9,
[130] **Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu,** s.149. **Yazıcıoğlu,** s. 325.

esnekliği sayesinde pek çok farklı amaç için kurulabileceğini belirtmekle birlikte en yoğun şekilde yük taşınmasında kullanıldığını belirtmiş, yük taşınması söz konusu ise artık zaman çarteri sözleşmelerinin Türk Ticaret Kanununun navlun sözleşmelerini düzenleyen hükümleri (TTK m.1138-1245) çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir[131].

2.4.1.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Taşıma Taahhüdü İçermediği Görüşü

Öğretide bu grupta yer alan yazarların kanunda yer alan düzenlemeye benzer şekilde görüş bildirdikleri görülmektedir. *Demir*'e göre zaman çarteri sözleşmelerinin doğrudan navlun sözleşmeleri içinde kategorize edilmeleri mümkün değildir. Zaman çarteri sözleşmelerinde gemi tarafının eşya taşımaya yönelik bir taahhüdü bulunmamaktadır. Zaman çarteri sözleşmesi, eşya taşınması amacıyla yapılmış olsa dahi bu durum sözleşmenin navlun sözleşmesi olacağı anlamına gelmez. Gemi tarafı, taşımanın ifası karşılığında bir ücret almamakta, tahsis olunana (çarterere) geçen ticari yönetim hakkı kullanılmamış olsa dahi ücrete hak kazanılmaktadır. Ayrıca zaman çarteri sözleşmeleri eşya taşıma dışında pek çok farklı amaçla kullanılabileceğinden, TTK'da daha kapsayıcı olması amacıyla ayrı olarak düzenlenmiştir[132].

TTK kapsamında temel alınan Fransız öğretisi paralelinde görüşe sahip olan *Tekil*'e göre hiçbir şekilde gemi tarafı taşıma taahhüdünde bulunmamıştır. Zaman çarteri sözleşmelerinde önemli olan geminin zaman üzerinden tahsisidir[133].

Aynı yönde görüş belirten *Okay*, zaman çarteri sözleşmesini doğrudan "*mal taşıma taahhüdü ihtiva etmeyen bazı mukaveleler*" arasında saymıştır. Navlun sözleşmesinde bulunan taşıyanın aldığı malı eksiksiz ve hasarsız olarak taşıma borcunun zaman çarteri sözleşmeleri metninde yer almadığını, bu sebeple zaman çarteri sözleşmesinde yük taşınması yönünde taahhüt bulunmadığını belirtmiştir. Yazara göre zaman çarteri sözleşmesine kira sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekmekte ancak kaptana verilecek talimat ile yük taşınacaksa artık eser sözleşmesi kapsamında değerlendirmelidir[134].

---

[131] **Sözer,** s. 362-364.
[132] **Demir,** s.319-321.
[133] **Tekil,** (Navlun) s. 31. **Tekil,** (Hukuk) s.235-236.
[134] **Okay, M. Sami** (1971) Deniz Ticareti Hukuku II, 2. Baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, s.3-7.

2.4.1.3. Diğer Görüşler

(a) Zaman çarteri sözleşmesinin bir kira akdi olduğu görüşünde olan *Kaner*, geminin yüke taşımaya uygun yerlerinin yararlanma hakkının çarterere devredildiğini bu sebeple sözleşmenin aslen kira sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirtmektedir[135]. Benzer yönde görüş bildiren *İzveren*, geminin tüm taşıma kapasitesinin çarterere tahsis edildiği yani "tam çarter" özelliğinde olan zaman çarteri sözleşmelerinin aslen bir kiralama olduğunu savunmaktadırlar[136].

(b) Zaman çarteri sözleşmesinin bir vekâlet sözleşmesi olduğu görüşünü ileri süren *Çakalır*'a göre zaman çarteri sözleşmesinde çarterere elverişli gemi ve gemi adamlarının hizmetlerinin sağlanması aslen bir garanti borcu olmayıp, özen borcudur. Türk Hukukunda özen borcu vekâlet sözleşmeleri bakımından da söz konusu olduğundan ve vekâlet sözleşmesinde ücret de kararlaştırılabiliyor olduğundan zaman çarteri sözleşmeleri aslen hukuki nitelik itibari ile vekâlet sözleşmeleridir[137].

(c) Eserinde deniz ticareti sözleşmeleri bakımdan yapmış olduğu sınıflandırmada *Akıncı*, gemi tahsis sözleşmesi isimli bir kategoriye yer vermiştir. Yazara göre bu grup kırkambar ve çarter sözleşmelerinin dışında ayrı bir üçüncü tür olarak yer almaktadır. Zaman çarteri sözleşmesi de bir taşıma taahhüdü içermediği için bu gemi tahsis sözleşmesi içerisinde değerlendirilmektedir[138].

(d) Türk Ticaret Kanununun 1131. maddesinin gerekçesinde yer alan "*Zaten ancak geminin ticari idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir.*" görüşü paralelinde *Aksoy* da zaman çarteri sözleşmelerinde donatanın taşıma taahhüdünün olmadığını, donatanın teknik yönetim kapsamında gemide yükü taşıyor oluşunun taşıma taahhüdü olarak değerlendirilemeyeceğini savunmaktadır. Ancak teknik irade hâlen donatanda kalmakta olduğundan zaman çarteri kira sözleşmesi olarak

---

[135] **Kaner, İnci Deniz** (2009) Deniz Ticareti Hukuku II "Navlun Sözleşmeler", 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, s.11.
[136] **Muran,** s.104. 'den naklen.
[137] **Çakalır, Yalçın** (1989) "Zaman Çarteri Sözleşmesi", (Yayımlanmamış Doçentlik Tezi), İstanbul, s.13-14, 66.
[138] **Akıncı,** s.19-25, 50-51.

değerlendirilemeyecektir. Bu sebeple yazara göre zaman çarteri sözleşmesi "*sui generis*" bir sözleşmedir[139].

2.4.1.4. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Hukuki Niteliğine İlişkin Değerlendirme

Zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğu ya da olmadığı şeklinde bir açıklama zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğini yönünden değerlendirmelerimiz için tek başına yeterli olmayacağından konunun daha iyi anlaşılabilmesi adına bazı ilave açıklamaların yapılması gerekmektedir. Şöyle ki;

Denizde gemi ile ticaret yaparak kazanç sağlamaya yönelik faaliyetlerin başında yük ve yolcu taşıma faaliyetleri yer alsa da römorkaj, dip tarama, kılavuzluk, balıkçılık, kurtarma, atıkların temizlenmesi, boru ve kablo döşeme, sondaj gibi pek çok başka faaliyet türü de bulunmaktadır[140]. Öğretimizde baskın görüşü savunan yazarların belirtmekte olduğu, zaman çarteri sözleşmesinde neredeyse daima tarafların yük taşımak amacı ile bir araya geldiği, zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesinin uygulamayı ve fiilî durumu yansıttığı[141] ifadesi doğru olsa da zaman çarteri sözleşmesin hukuki niteliğinin tespitinde yegâne gerekçe olması uygun olmayabilir. Kanun koyucuların, hukuk bilimcilerin, yargı mensuplarının çalışmalarında uygulamaya uygun olacak şekilde, uygulamaya fayda sağlamak yönünde hareket etmesi desteklenebilecek bir davranış olsa da bir hukuki müessesenin hukuki niteliğinin tespiti teorik bir durum olup artık hukuk bilimcilerin uğraş alanına girdiğinden, uygulama yegâne yol gösterici olmamalıdır. Bir hukuki müessesenin, bir sözleşmenin uygulamada çoğunlukla belli bir amaç doğrultusunda yapılıyor oluşu, hukuki niteliğinin de kesin olarak uygulamada en sık tercih edildiği şekli olduğu anlamına gelmemelidir. Böylece sonuç olarak diyebiliriz ki zaman çarteri sözleşmesi, tarafların yük taşınması amacı ile bir araya gelmesi neticesinde navlun sözleşmesi niteliği kazanır[142]. Lakin zaman çarteri sözleşmesinin yukarıda bahsedilen römorkaj, dip tarama, kılavuzluk, balıkçılık, kurtarma, atıkların temizlenmesi,

[139] **Aksoy, Sami** (2015) Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha, s.48-49.
[140] **Sözer,** 362-363. **Balkır,** s.34.
[141] bkz. s.34 dipnot:126.
[142] Aynı yönde görüş için bkz. **Sözer,** s.367. **Balkır,** s.42.

boru ve kablo döşeme, sondaj gibi faaliyetlerin yürütülmesi amaçlı yapılması durumunda aksi de pekâlâ mümkün olabilecektir[143].

Türk Ticaret Kanununun 1131. maddesinin gerekçesinde "*Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından…*" bahsedilerek "*Zaten ancak geminin ticari iradesini elinde bulunduran çartererin yük taşıma taahhüdünde…*" bulunabilineceği belirtilmiş ise de bu görüşün isabetli olmadığı kanaatindeyiz. *Ülgener* tarafından da belirtildiği üzere, yalnızca çartererin yük taşıma taahhüdünde bulunabileceği yönündeki görüş, çartererin sözleşmede kendi yüklerini taşıtması durumunda kendiliğinden geçersiz hâle gelmektedir[144]. Bilindiği üzere zaman çarteri sözleşmelerinde fiilen yükü taşıyan donatan olmaktadır. Eğer sadece çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabiliyor ve donatan tarafından taşıma taahhüdü verilmiyorsa, çarterer zilyetliği kendine devredilmemiş gemi ile donatanın taşıma taahhüdünün yokluğunda ve fiilen yükü taşıyanın da kendisi olmadığı bu sözleşme kapsamında nasıl yük taşıyacaktır? Bu soruyu cevaplamak mümkün olmadığından taşıma taahhüdü içermeyen ama yük taşımak için akdedilen bir zaman çarteri sözleşmesinin uygulanması mümkün bulunmamaktadır[145].

Çartererin zaman çarteri sözleşmesi kapsamında alt taşıma sözleşmeleri yapıp üçüncü kişilerin yüklerini taşımayı amaçladığı durumu değerlendirecek olursak; bu durumda da zaman çarteri sözleşmesinde donatan tarafından çarterere yük taşıma taahhüdünde bulunulmuyor ise çartererin kendisine verilmemiş bir taahhüdü üçüncü kişiye devretmesi mümkün olmamalıdır. Yeniden hatırlatılmalardır ki zaman çarteri sözleşmesinde zilyetlik el değiştirmemekte, taşımayı fiilen hâlen donatan gerçekleştirmektedir. Eğer donatan sözleşme kapsamında sözleşmenin karşı tarafına yük taşıma taahhüdünde bulunmuyor ise sözleşmede yer almayan (donatanın sözleşme kurma

[143]Denizde çöp dökme ya da kablo döşeme faaliyetlerinin ise navlun sözleşmesi kapsamında değerlendirilemeyeceği kanaatindeyiz. Aynı yönde görüş için bkz. **Sözer,** s.329-335.Denizde kablo döşemek ya da atık/çöp dökülmesi amacı ile tarafların bir araya gelmesi ve zaman çarteri sözleşmesi akdetmesi halinde kablo ya da atıklar, döşenecekleri ya da dökülecekleri yere kadar bir yük gibi taşınıyor olsa da tarafların sözleşmeyi kurmaktaki asıl amaçları bu taşıma faaliyetinden daha ziyade kablonun döşenmesi ya da atığın dökülmesinin sağlanmasıdır. Zaman çarteri sözleşmeleri kapsamında geminin bütün özellikleri sözleşmeden beklenen faydanın elde edilebilmesi bakımından önem taşıdığından, zaman çarteri sözleşmelerinde geminin özellikleri ayrıntılı olarak belirtilmektedir. Kablo ya da atık döküm faaliyeti için zaman çarteri sözleşmesi akdedildiğinde, sözleşme metninde de geminin bu faaliyetleri gerçekleştirebilmek için gerekli donanıma sahip olduğu ayrıntılı olarak yer alacağından çarter parti metninden de sözleşmenin yük taşıması amacı ile kurulmadığı dolayısı ile navlun sözleşmesi olmadığı anlaşılabilecektir.

[144] **Ülgener,** (Sefer) s.18.

[145] Aynı yönde bkz. **Ülgener,** (Sefer) s.25.

iradesi göstermediği, tabiri caiz ise tanımadığı) üçüncü kişiye taşıma taahhüdünde bulunması da mümkün olmayacaktır.

Zaman çarteri sözleşmesine ilişkin bir değinilmesi gereken diğer bir husus Türk Ticaret Kanunu kapsamında neden navlun sözleşmesinden ayrı olarak düzenlendiğidir. Bu noktada kanun gerekçesinde öne sürülen, sözleşmenin taşıma taahhüdü içermediği görüşü isabetli görünmemektedir. Zaman çarteri sözleşmelerinin navlun sözleşmelerinin dışında özel olarak düzenlenmesi için gerekli olan neden, taşıma taahhüdünün bulunmayışı olmamalıdır. Bilindiği üzere denizde ticaret yapmanın yolları yük ve yolcu taşımaktan ibaret değildir. Yukarıda belirttiğimiz üzere zaman çarteri sözleşmesi esnek ve çok yönlü yapısı sayesinde deniz ticaretinin başkaca pek çok faaliyeti için de akdedilebilmektedir. Kanunda da sözleşmelere yönelik Dördüncü Kısım'ın başlığı Deniz Ticareti Sözleşmeleri olduğundan, zaman çarteri sözleşmelerinin de deniz ticaretinin bu diğer pek çok faaliyet için de kullanılabilmesinin önünün açılması için zaman çarteri sözleşmelerinin özel olarak düzenlendiğinin belirtilmesi daha uygun olurdu. Ancak Ticaret Kanunu kapsamında bu görüşü destekleyecek bir hükme rastlamak mümkün değildir. Ticaret Kanunumuzda; dip tarama, sondaj, balıkçılık gibi deniz ticaretindeki diğer faaliyetlere ilişkin bir hüküm olmadığı gibi deniz ticareti hükümlerinin yük ve yolcu taşınması esas alınarak oluşturulduğu görülmektedir. Zaman çarteri sözleşmelerinin yük taşıma dışında başka amaçlarla akdedilmesi ve kanunda da hüküm bulunmadığı durumlarda tarafların iradelerine göre kira veya istisna akdine ilişkin hükümler sözleşmelere uygulanabilecektir[146].

2.4.2. İngiliz Hukukunda

Zaman çarteri sözleşmeleri, uygulamadaki gelişmelerin ve taraf iradelerinin hukuk düzenine daha çabuk yansıtılabildiği, içtihat hukuku temelli İngiliz Hukuku etkisi altında gelişim göstermiştir[147][148]. Bu sebeple İngiliz Hukukunda zaman çarteri sözleşmelerinin

[146] **Sözer,** s.369.
[147] **Muran,** s.95.
[148] Çalışma kapsamında sıkça kararlarına başvurduğumuz İngiliz Mahkemelerinde, yine İngiltere'de ortaya çıkmış olan Anglo-Sakson hukuk sistemi ("*Common Law*" sistemi) uygulanmaktadır. İçtihatlar ("*jurisprudence*") Anglo-Sakson hukuk sisteminde, hukukun temel kaynaklarındandır. Emsal mahkeme kararları bağlayıcılık taşıdığından her somut olayın ayrıca değerlendirilmesi gerekmekte bu sebeple Anglo-Sakson sistemine örnek olay hukuku da denilmektedir ("*case law*"). Ayrıntılı bilgi için bkz. **Gözler, Kemal** (2017) Hukuka Giriş, 17. Baskı, Bursa, s.141-144.

hukuku niteliği tartışmalı bir husus teşkil etmemektedir[149]. İngiliz Hukukunda, donatanın kendisi ya da temsilcisi aracılığıyla, kendisine ödenecek ücret karşılığında, deniz yolu ile yük taşımayı ya da bu amaçla bir gemi sağlamayı üstlenmesi durumunda bu sözleşme navlun sözleşmesi ("*Contract of Affreightment*" ya da "*Contract for the Carriage of Goods by Sea*") olarak tanımlanmaktadır[150]. Navlun sözleşmelerinin kendi içindeki sınıflandırmasında ise geminin tahsisi önem arz etmektedir. Sözleşme kapsamında yük taşınması için geminin tahsisi söz konusu olduğunda bu sözleşme bir çarter sözleşmesi olmakta ve taraflar arasında yapılan çarter parti ile sözleşme hükümleri düzenlenmektedir. Diğer yandan hat taşımacılığı örneğinde olduğu gibi geminin tahsisi olmaksızın yük taşınması söz konusu olursa sözleşme konişmentoda düzenleme altına alınmakta ve bu şekilde ispat edilmektedir[151]. Türk Hukukunda kırkambar sözleşmesi olarak isimlendirilen bu ikinci tür sözleşmeler İngiliz Hukukunda navlun sözleşmesi yapıldığına dair ispat fonksiyonu taşıyan, sözleşmenin yazılı akdi olan konişmento anlamına gelen "*Bill of Lading*" teriminden türetilerek "*Bill of Lading Contract*" olarak isimlendirilmektedir[152].

Çarter sözleşmelerinde, geminin belirli bir yolculuk için tahsisi söz konusu olduğunda sefer çarteri ("*Voyage Charter*") sözleşmesi gündeme gelmekte, geminin belirli bir zaman aralığı için tahsis edilmesi halinde ise zaman çarteri sözleşmesi ("*Time Charter*") söz konusu olmaktadır[153]. Ancak İngiliz Hukukunda zaman çarteri sözleşmelerinde tahsis unsuru tek başına yeterli olmamakta, geminin tahsisi ile birlikte aynı zamanda donatanın kendi çalışanları olan gemi adamlarının, yüklenecek eşyalar ve çarter parti şartlarına bağlı olarak yapılacak yolculuklara ilişkin hizmetlerinin çarterere sunulduğu sözleşmeler olmaktadır[154].

2.5. Standart Form Çarter Sözleşmeleri

Zaman çarteri sözleşmesi ülkemiz iç hukukunda, TTK'nın 1131 ila 1137. maddeleri arasında düzenleme altına alınmış olmasına karşın zaman çarteri sözleşmeleri denizcilik uygulamasında neredeyse sürekli olarak köklü uluslararası denizcilik örgütleri, taşıyan

[149] **Demir,** s.319.
[150] **Foxton, David/Bennett, Howard/Berry, Steven/Smith, Christopher F./Walsh, David** (2020) Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Twenty-fourth Edition, London, Sweet & Maxwell, s.1. **Wilson,** s.3.
[151] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.1. **Wilson,** s.3.
[152] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.10. **Sözer,** s.360. **Wilson,** s.5-6.
[153] **Wilson,** s.3.
[154] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.1. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.444. **Muran,** s.97.

birlikleri ya da büyük taşıtan şirketlerince, uzun yıllar boyunca edinilen bilgi birikimine binaen hazırlanmış olan standart form sözleşmeler esas alınmak suretiyle akdedilmektedirler[155]. Standart form sözleşmeler yalnızca zaman çarteri için kullanılmamakta, sefer çarteri sözleşmesi ve gemi kira sözleşmelerinin yanı sıra konişmentolar da uygulamada genellikle standart form sözleşmeler üzerinden akdedilmektedir[156]. Standart form sözleşmeler deniz ticaretinde yeknesaklık sağlamakta, uzun yıllardır kullanılıyor oluşu tarafların hangi standart form sözleşmeyi kullanırlarsa hangi düzenlemeler ile karşılaşacaklarını öngörebilmesine yardımcı olmaktadır. Taraflar standart form sözleşmeleri maktu olarak kullanabildikleri gibi genellikle ticari çıkarlarına ve sözleşmedeki ağırlıklarına göre çeşitli klozlar ekleyerek ya da çıkararak düzenlemekte ve somut ihtiyaçlarına uygun hâle getirmektedirler[157]. Standart form çarter sözleşmelerinin neredeyse tamamında sözleşmeye uygulanacak hukuka, yetkili mahkemeye ya da uyuşmazlık halinde başvurulacak tahkime ilişkin düzenlemelere yer verilmektedir[158]. İlgili düzenlemeler kapsamında genellikle İngiliz Hukukunun uygulanacağının kararlaştırılması ve Londra tahkiminin yetkili kılınması ile standart form sözleşmelere İngiliz Hukuku hâkim olmaktadır[159]. Bu sebeple TTK'da hüküm altına alınmış zaman çarteri sözleşmelerine ilişkin düzenlemelerinin uygulanmasının oldukça sınırlı olacağı belirtilmektedir[160]. Bu çalışmamızda da deniz ticareti uygulaması ana değerlendirme

---

[155] **Ülgener,** (Zaman) s.5-6. **Yazıcıoğlu,** s.326. **Muran,** s.74. **Balkır,** s.56.

[156] Örnek olarak CONGENBILL, TANKWAYBILL, standart olarak hazırlanmış konişmentolardır. BARECON 2001, SHELLDEMISE, sözleşmeleri ise gemi kira standart sözleşmelerine verilebilecek örneklerdendir. Son olarak GENCON, TANKEVOY, EXXONVOY, ASBAGASVOY, ASBATANKVOY uygulamada sıklıkla kullanılan sefer çarteri standart formlarına örnek olarak verilebilir.

[157] Örneğin çarterer tarafı olarak sözleşmelerde daha güçlü konumda olduğunu söyleyebileceğimiz petrol ürünleri üreticileri "*off-hire*" durumunu sözleşmelerde çok daha ayrıntılı düzenlemekte ve pek çok durumu "*off-hire*" olarak kabul etmektedirler. **Ülgener,** (Zaman) s.137-150. Aşağıda değinileceği üzere normal şartlar altında çartererin güvenli liman talimatı verme yükümlülüğü garanti sorumluluğu olarak değerlendirilmesine karşın, taraflar sözleşmelerinde açıkça bu sorumluluğu kusur sorumluluğu haline getirebilmektedirler. **Boviatsis, M./Daniil G.** (2022) "Legal Analysis of the U.S. Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluatioon of the UK Legal Position", The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, C:16, S:1, s.31.

[158] Örneğin NYPE 2015 çarter sözleşmesinin "*Law and Arbitration*" başlıklı 54 nolu klozu tamamen uygulanacak hukuka ve tahkime ilişkin düzenlemelere ayrılmıştır. Sözleşme metninde maktu olarak New York, Londra ya da Singapur'da yer alan üç farklı tahkim sunulmuştur. Tarafların bunlar arasından seçim yapması ya da kendilerinin dördüncü bir seçenekte mutabakata varması beklenmektedir. New York seçiminde sözleşmeye Birleşik Devletler Hukukunun uygulanacağı, Londra seçiminde sözleşmeye İngiliz Hukukunun uygulanacağı ve son olarak Singapur seçeneğinde ise tarafların tercihine göre Singapur ya da İngiliz Hukukunun uygulanabileceği belirtilmiştir. Taraflar bu çarter parti kapsamında uygulanacak hukuka ya da tahkime ilişkin bir düzenlemeye yer vermezlerse kendiliğinden New York tahkiminin ve Birleşik Devletler Hukukun sözleşmeye uygulanacağı düzenlenmiştir.

[159] **Algantürk Light, Didem** (2016) "Effects of Charter Party Arbitration Clauses Under The New Turkish Commercial Code", Journal of International Trade, Logistics and Law, C:2, S:1, s.22.

[160] **Muran,** s.2. **Ülgener,** (Zaman) s.6. Ancak *Ülgener* tarafından bu durumun TTK'da yer alan hükümlerin hiç uygulanmayacak olması anlamına gelmediği belirtilmekte, ülkemizde gerçekleşen kömür ve demir

noktalarımızdan olduğundan ve denizcilik uygulamasına fayda sağlanması hedeflendiğinden inceleme konumuz için tez kapsamında belirlenen standart form sözleşmelerinden sık sık yararlanılacaktır.

Çalışmamızda, işlenen konu ile ilgili olduğu ölçüde, yeri geldikçe uygulamadaki somut durumu da gösterebilmek adına düzenlemelerine yer verdiğimiz zaman çarteri standart form sözleşmelere kısaca değinecek olursak;

NYPE ("*New York Produce Exchange*"), ilk olarak 1913 yılında ASBA ("*Association of Ship Brokers & Agents (USA) INC.*") tarafından kuru yük taşımaların için düzenlenmiştir[161]. Sözleşmenin 1946 yılında yayınlanan ve NYPE 46 olarak isimlendirilen sürümü uygulamada sıkça tercih edilmekte, günümüzde dahi hâlen çok sayıda zaman çarteri sözleşmesi NYPE 46 formu kullanılarak akdedilmektedir[162]. Bu duruma rağmen International Group üyesi olan kimi P&I Kulüplerince formun eksiklikler taşıdığı ve özellikle yüke ilişkin taleplerle açılan davalar bakımından ne donatanların ve de çartererlerin sorumlulukları hakkında sözleşmenin yeterince açık olmadığı belirtilmiştir[163]. "*The Elpa*" davası yargıçlarından Morison tarafından ifade edildiği üzere sözleşme "*hukuki ihtilaflar için verimli bir zemin*" oluşturmuştur[164]. NYPE 46 standart formunun yargı kararlarına sıkça konu olması ve uygulamada devamlı surette kullanılıyor oluşu kaçınılmaz olarak öğretide de kaynak olarak alınmasına ve üzerine değerlendirmeler yapılmasına neden olmuştur. Daha sonra çeşitli değişikliklere ve güncellemelere uğrayan sözleşmenin en güncel hali olan NYPE 2015 versiyonudur. Çalışmamızın standart form sözleşmeler bakımından ana kaynağı, uygulamadaki yaygın kullanımı göz önünde tutularak NYPE standart form sözleşmesi olarak belirlenmiştir. Sözleşmenin en güncel halini yansıtabilmek adına ağırlıklı olarak NYPE 2015 versiyonundan yararlanılacaktır. Ancak yeri geldikçe aradaki farkların tespit edilebilmesi ve sözleşmenin zaman içindeki değişiminin anlaşılabilmesi adına NYPE 46 versiyonundaki düzenlemelere de değinilecektir[165].

---

cevheri taşımacılığında TTK'da yer alan hükümler kapsamında sözleşmeler hazırlandığı belirtilmektedir. **Ülgener,** (Zaman) s.6.

[161] **Muran,** s.75.

[162] **Greisen, Merete L.,** BIMCO, "Payment of Hire – NYPE 46", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/time-charter-advice/payment-of-hire-nype-46> s.e.t. 05.04.2024.

[163] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.462.

[164] *Transpacific Discovery SA v Cargill International SA (The Elpa)* [2001] 2 Lloyd's Rep. 596.

[165] Sözleşme ile ilgili bilgiye ve sözleşmenin en güncel halinin bir örneğine ulaşmak için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/nype-2015> s.e.t. 02.04.2024.

NYPE 2015 standart form sözleşmesine ilaveten, sözleşme maddelerinin ve tanımlamaların kaleme alınışındaki farklılıkların ortaya konulması amacı ile BALTIME standart form sözleşmesinde yer alan düzenlemelere de yeri geldikçe çalışmamızda yer verilmektedir. BALTIME ("*Baltic Uniform Time Charter*"), dünyanın en büyük donatan birliklerinden olan BIMCO[166] ("*Baltic and International Maritime Council*") tarafından 1909 yılında kuru yük taşımaların için oluşturulmuştur. Pek çok değişiklik ve güncellemenin ardından şu an için BALTIME 2001 en güncel versiyonudur[167].

Tez kapsamında ayrıca, yukarıda belirtilen kuru yük taşımalarında kullanılan standart formlara ilaveten, taşınacak yük cinsine ve tarafların konumuna göre sözleşmesel yaklaşımların nasıl farklılaştığının görülebilmesi için, petrol ürünleri taşımacılığında kullanılan SHELLTIME 4 ve BPTIME 3 tanker standart form sözleşmeleri de gerektiği ölçüde incelemeye tabi tutulacaktır[168].

[166] Dünya deniz tonajının %62'sini temsil eden BIMCO 130 ülkeden 2000'den fazla üyeye sahiptir. Ayrıntılı bilgi için bkz. <https://www.bimco.org/> s.e.t. 05.02.2024.

[167] BALTIME sözleşmenin en güncel halinin bir örneğine ulaşmak için bkz. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/baltime-1939-as-revised-2001> s.e.t. 02.04.2024.

[168] SHELLTIME 4 ve BPTIME 3 çarter partileri için bkz. <https://shippingforum.wordpress.com/wp-content/uploads/2012/08/shelltime-4-as-revised-20031.pdf> s.e.t. 02.04.2024. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/bptime3> s.e.t. 02.04.2024.

3. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİNDE DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

3.1. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunun 1131. maddesi düzenlemesi, zaman çarteri sözleşmesini tanımına yer vermiştir. İlgili maddeyi tekrar hatırlatmak gerekirse, TTK madde 1131: "*Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. (2) Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır.*" Gerek yukarıda zaman çarteri sözleşmesinin unsurlarını anlatırken değinilen hususlardan gerek ise ilgili sözleşmenin tanımına ilişkin kanun maddesi metninden anlaşılacağı üzere, gemi üzerinde iki tür yönetim söz konusudur. Bu yönetim türlerinden ticari yönetim zaman çarteri sözleşmesinde çarterere bırakılan yönetim olup çarterer bu yetki bünyesinde geminin yük taşıma ve kazanç sağlama kapasiteleri üzerinde talimat verme yetkisi kazanır[169]. Böylece çarterer, hangi limanlardan hangi yüklerin alınarak nereye götürüleceğini, yakıtın nereden tedarik edileceğini belirleme yetkisine sahip olur. Ayrıca ticari yönetim kapsamında çarterer, sözleşmede aksine hüküm bulunmadıkça, alt taşıma sözleşmeleri yapma imkânı da elde eder[170]. Zaman çarteri sözleşmesinde çarterer, geminin kazanç sağlama potansiyelinden faydalanıyor olduğundan başta sözleşmede kararlaştırılan navlunu[171], ilaveten ticari yönetimin gerekli kıldığı yakıt, liman masrafları, kılavuz ve kanal geçiş ücretleri gibi ücretleri ödemekle yükümlüdür[172].

Gemi üzerindeki yönetim türlerinden diğeri ise teknik yönetimdir. Zaman çarteri sözleşmesinde donatanın üzerinde kalmaya devam eden teknik yönetim; seyrüsefer ve denizcilik bilgisi dâhilinde geminin donanımı, teknesi üzerinde teknik olarak tasarrufta

---

[169] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.1-4.
[170] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.141 vd.
[171] Kanundaki düzenlemeler kapsamında tahsis ücretini, bkz. TTK madde 1136.
[172] Türk Ticaret Kanunu madde 1135'te bu yönde "*Geminin ticari işletilmesinden doğan, özellikle makinelerin düzenli bir şekilde işlemesini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması için gerekli giderlere olduğu gibi, tüm giderlere tahsis olunan katlanır.*" Hükmüne yer verilmiştir. Ayrıca standart form sözleşmelerde konu ile ilgili yer alan düzenlemeler için bkz. NYPE 2015 Kloz 7, BALTIME 2001 Kloz 4, BPTIME 3 Kloz 15, SHELLTIME 4 Kloz 7.

bulunabilmek şeklinde gerçekleşen yönetimdir[173]. Geminin denetlenmesi, yenilenmesi, uluslararası yükümlülüklere uygunluğu, geminin seyrine ilişkin sevk ve idarenin sağlanması gibi yükümlülükler donatanın teknik yönetimi kapsamındadır ve sadece kendisi bu konuda tasarrufta bulunabilir[174]. Teknik yönetimi elinde bulunduran donatan geminin bakımının yapılması, geminin tekne ve makine sigortalarının yapılması, gemiye gerekli olan erzağın ve levazımatın tedarik edilmesi ve gemi adamlarının maaş başta olmak üzere alacaklarının ödenmesi yükümlülüklerini de üstlenir[175].

Zaman çarteri sözleşmesinde tekrardan belirtilmelidir ki geminin zilyetliği çarterere devredilmemekte, hâlen donatanda kalmakta ayrıca kaptan ve gemi adamlarının donatanla olan hizmet akitlerinde hiçbir değişiklik olmayıp hâlen donatanın çalışanı olmaya devam etmekte ve donatandan emir ve talimat almaktadırlar. Bu durumda zaman çarteri sözleşmesinin uygulanmasına ilişkin olarak, çartererin zilyetliği kendisinde olmayan bir gemiyi ticari olarak nasıl yöneteceği sorusu gündeme gelmektedir. İşte bu noktada çalışmanın başlığını oluşturan donatanın, çarterer tarafından verilen talimatlara uymak ve uyulmasını sağlamak adına kaptan başta olmak üzere gemi adamlarının hizmetlerini sağlamak yükümlülüğü devreye girmektedir. Donatan zaman çarteri sözleşmesinde, "*demise charter*"da olduğu gibi sözleşmenin karşı tarafına hizmet akdi kurması için kaptan ve gemi adamı istihdamı sağlamadan, kendi çalışanlarının çartererin ticari yönetim kapsamında verdiği talimatlara uymasını sağlama yükümlülüğü altına girmektedir. Aslında bu yükümlülük çartererin, geminin ticari yönetimi şeklinde ifade edilen hakkının gemi tarafı olan donatandaki yansımasıdır.

Zaman çarteri sözleşmelerinde taraflar sözleşmelerini sözleşme özgürlüğü ilkesine tabi şekilde düzenleyebiliyor olduğundan kati bir sınıflandırma teşkil etmemekle birlikte; çalışmamız kapsamında standart form çarter sözleşmeleri ve sıklıkla standart form sözleşmelere uygulanacak hukuk olarak belirlenen içtihat hukuku sistemindeki İngiliz Mahkemelerinde ela alınan vakalar ışığında, zaman çarteri sözleşmelerinde donatan perspektifinden çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğüne bakıldığında üç farklı durum karşımıza çıkmaktadır.

---

[173] **Ülgener,** (Zaman) s.156.
[174] **Yazıcıoğlu,** s.326-327. **Ülgener,** (Zaman) s.158.
[175] **Ülgener,** (Zaman) s.11. Ayrıca standart form çarter sözleşmelerinde yer alan konu ile ilgili düzenlemeler için bkz. NYPE 2015 Kloz 6, BPTIME 3 Kloz 9, BALTIME 2001 Kloz 3.

(a) Çartererin, geminin ticari yönetimi kapsamında verme yetkisi olduğu ve istisnaları olmakla birlikte donatanın da mutlak surette uymak yükümlülüğü altında olduğu talimatlar.

(b) Sözleşmede yer alan düzenlemeler kapsamında; çartererin verme yetkisinin bulunmadığı, bu sebeple donatanın da uyma yükümlülüğü altında olmadığı ve de reddetme imkânının olduğu ancak yine de tercih etmesi halinde uyabileceği talimatlar.

(c) Çartererin verme yetkisinin bulunmadığı ancak verilmesi halinde bu kez donatanın reddetme yükümlülüğü altında olduğu talimatlar.

3.2. Donatanın Uyma Yükümlülüğü Altında Olduğu Talimatlar

3.2.1. Yükümlülüğün Kaynağı ve "*Employment Clause*"

Donatan, malik olduğu ya da gemi kira sözleşmesi kapsamında zilyetliğini elinde bulundurduğu geminin aynı zamanda kaptanı değil ise aslında çartererin talimatlarına uyacak olan doğrudan kendisi değildir. Donatanın çartererin talimatlarına uyması olarak belirttiğimiz durum aslen donatanın, çartererin ticari yönetim kapsamında verdiği talimatlara kaptan ve gemi adamları tarafından uyulmasının sağlama yükümlülüğüdür. Donatanın işte bu uyma ve uyulmasını sağlama yükümlülüğü ve aynı zamanda zaman çarteri sözleşmeleri altında çartererlere tanınan geminin ticari yönetimine ilişkin talimatlar İngiliz Hukukunda "*employment order*" kavramı ile ifade edilmektedir[176]. Kaptan, "*employment*" ile ilişkili olan durumlarda çartererin talimatı altına girmektedir. "*Employment*" kavramı ile ifade edilmek istenen şey, en kısa hali ile, gemiden ekonomik olarak istifade edilmesidir[177].

Aşağıda ayrıntılı olarak incelenecek olan "*The Hill Harmony*" davası yargıçlarından Lord Bingham, "*employment*" kavramının önemi hakkında "*çarterere sözleşme kapsamındaki temel hakkını vermektedir: geminin nereye gideceğine ve ne taşıyacağına; çarter parti şartlarına tabi olarak nasıl kullanılacağına karar vermek…*"

[176] **Hamblen, Nicholas/Jones, Susannah** (2001) "Charterers' Orders - To Obey or Not to Obey…", Tulane Maritime Law Journal, C:26, S:1, Winter 2001, s.106.
[177] **Coghlin/Kimbal/Baker ve diğerleri,** s.342.

yorumunda bulunmuştur[178]. "*Larrinaga S.S. Co. v. The King*" davasında yargıçlardan Lord Wright benzer bir yorum ile kavram için "*"Employment", çartererlerin gemiyi kullanmak istedikleri amacı gerçekleştirmek üzere istihdam etmeleri anlamına gelir.*" tanımlamasında bulunmuşlardır[179]. Son olarak "*The London Explorer*" davası yargıçlarından Lord Reid, zaman çarteri sözleşmelerini tanımlarken "*Çarter kapsamında gerçek manası ile bir kiralama söz konusu değildir…çarter sözleşmesine konu edilen gemi donatanın zilyetliğinde kalmaya devam eder, kaptan ve mürettebat da donatanın çalışanı olarak kalır. Çartererin elde ettiği şey gemiyi kullanma hakkıdır.*" yorumunda bulunmuştur[180]. Kararlarda yer alan bu ifadelerden de görüleceği üzere "*employment*" kavramı, zaman çarteri sözleşmelerinin en temel unsurunu olan çartererin ticari yönetim yetkisini ifade etmek amacı ile kullanılmaktadır.

Zaman çarteri sözleşmesinde ticari yönetimin çarterere devri, standart form sözleşmelerde "*employment clause*" adı verilen tahsis/istihdam/hizmet klozları ile düzenlenmektedir[181]. Çarterer bu klozda düzenlenen hükümler çerçevesinde geminin yük taşıma ve kazanç sağlama potansiyelini değerlendirme hakkı elde ederek bu yönde kaptana talimat verme imkânına kavuşur[182]. Esasen taraflar zaman çarteri sözleşmesi akdetme amacı ile bir araya geldiklerinde, sözleşmede "*employment clause*" düzenlemesine yer vermemiş olsalar dahi "*employment*" kavramı kapsamındaki ticari yönetim yetkisinin var olduğu kabul edilmelidir. Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere "*employment*", zaman çarteri sözleşmesinin en temel unsuru olan ticari yönetim yetkisini ifade etmek amacı ile kullanıldığından, çarterere bu yetki verilmez ise zaman çarteri sözleşmesi anlamını yitirecektir. Ancak yine de standart form zaman çarteri sözleşmelerinde "*employment*" kavramına, sözleşmeyi diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayırt etmek ve sözleşmeyi zaman çarteri olarak tanımlamak adına mutlak surette açık olarak yer verilmektedir.

---

[178] Dava için bkz. s.67 dipnot:260. *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147. Lord Bingham: "*…gives the charterer his key right under the contract: to decide where the vessel shall go and what she shall carry, how she shall be used, always subject to the terms of the charter-party.*"

[179] **Hamblen/Jones,** s.106'dan naklen Lord Wright: "*"Employment" means employment of the ship to carry out the purposes for which teh charterers wish to use her.*"

[180] *The London Explorer* [1971] 1 Lloyd's Rep. 523 Lord Reid: "*Under charter there is no hiring in the true sense… the chartered vessel remains in the possession of the owners, and the master and the crew remain the owners' servants. What the charterer gets is a right to have the use of the vessel.*"

[181] bkz. NYPE 2015 Kloz 8, BPTIME 3 Kloz 10, SHELLTIME 4 Kloz 13, BALTIME 2001 Kloz 9, NYPE 46 Kloz 8.

[182] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.335 vd.

Standart form sözleşmelerdeki "*employment*" klozu hükümlerine örnek olarak NYPE 2015 kloz 8 gösterilebilir. İlgili kloz kapsamında "*The Master… (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency…*" düzenlemesine yer verilmektedir. BALTIME 2001 kloz 9 da "*The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangement.*" şeklinde benzer bir düzenleme içermektedir. Bir tanker çarter partisi olan SHELLTIME 4'te de verilen kuru yük standart formlarındaki ile neredeyse tamamen örtüşecek bir "*employment*" düzenlemesine yer verilmiştir[183]. Örnek verilen düzenlemelere bakıldığında görüleceği üzere standart form sözleşme klozlarında yükümlülük kaptana ("*The Master*") yöneltilerek ifade edilmektedir. Lakin kaptan hâlen donatanın adamı olduğundan, ilgili yükümlülük bir nevi donatan bakımından çartererin talimatlarına uyulmasını sağlama yükümlülüğüdür[184]. Sözleşmelerde yer alan "*employment*" klozu, geminin uğrayacağı yerlerin yerel hukukunca dayatılmıyor olsa dahi çarterere, gemiyi üçüncü taraf kişi veya kurumlarca denetletme hakkı da bahşetmektedir. Bu kişi veya kurumlardan denetim neticesinde alınacak ya da belki de alınamayacak belgeler, çartererin gemiyi ticari olarak kullanma imkânını etkileyeceğinde "*employment*" kavramı kapsamında değerlendirilmiştir[185]. Çartererin denetlenmesi amacı ile gemiyi bu yerlere göndermesi ya da denetimi gerçekleştirecek kişilerin gemiye alınması talimatı vermesi "*employment*" yönünden bir talimat olmaktadır[186].

Türk Hukukunda ise uygulamadaki "*employment*" klozun karşılığı olan düzenleme Türk Ticaret Kanunu madde 1134'te yer almaktadır. Hükme göre "*Kaptan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimin ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisinin verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır.*" Madde düzenlemesi "*employment*" klozu paralelinde olsa da maddede geçen "bütün" ifadesinin yer almaması daha uygun olacaktır. Nitekim "bütün" ifadesi, kaptanın doğrudan tüm talimatları uygulaması için yeterli değerlendirmeyi yapamamasına neden olabilecek bir yapıdadır. Daha önemlisi somut olaya göre değerlendirilmesi gerekecek bazı olaylarda, çartererin sözleşmede talimat verebileceği bir konuda talimat vermesi durumunda da kaptanın bunu

[183] SHELLTIME 4 Kloz 13: "*The master (although appointed by Owners) shall be under the orders and direction of Charterers as regards employment of the vessel, agency and other arrangements...*"
[184] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.336-337.
[185] **Coghlin/Kimbal/Baker ve diğerleri,** s.344.
[186] *The Silver Constellation* [2008] 2 Lloyd's Rep. 454-455. İlgili davada, NYPE çarter partisi üzerinden kurulan sözleşmede, donatanın gemisi için "*Right Ship*" onayı alma ya da bu onayı koruma zorunluluğu olmamasına karşın Kloz 8 kapsamında donatanın, çartererin gemiyi "*Right Ship*" denetimi prosedürüne tabi tutma talimatına uyma yükümlülüğü altında olduğuna karar verilmiştir.

yerine getirmemesi mümkün olabilmektedir [187] ve bu tarz bir ifadenin tercih edilmesi bu açıdan uygun düşmeyecektir.

3.2.2. "Utmost Despatch" Kavramı

Zaman çarteri sözleşmesi ile geminin ticari yönetimini ve bu çerçevede kaptana ve gemi adamlarına talimat verme yetkisi elde eden çarterer, geminin hangi limanlara giderek yük alacağını bu yükün hangi limanlara götürülerek boşaltılacağını belirleme yetkisine sahip olur. Ancak bu talimatların fiilen gerçekleştirilmesi eylemi, yukarıda da belirtildiği üzere sevk ve idare kapsamında kalmaktadır. Sevk ve idarenin gerçekleştirilmesi donatanın tasarruf alanında olup teknik yönetim kapsamındadır. Çartererin talimatlarına rağmen, bu talimatların gerçekleştirilmesi aşamasında donatanın ya da kaptanın keyfiyetine göre uygulanacak olması çartererin sözleşmeden beklediği faydayı elde edememesine neden olacak, menfaatine aykırılık teşkil edecektir. Hal böyle olunca zaman çarteri sözleşmelerinde taraflar menfaat dengesini sağlamak adına "*utmost despatch*" ya da "*due despatch*" klozlarına yer verilmektedir[188]. Örneğin NYPE 2015 çarter partisinin 8 numaralı klozunda bu hususa ilişkin düzenleme "*…the Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew.*" şeklindedir.

Türk Ticaret Kanunu madde 1178'de navlun sözleşmelerinde taşıyanın özen yükümlülüğü düzenlenmiştir. Hükme göre "*Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.*" Zaman çarteri sözleşmesi kapsamında "*utmost despatch*" ile düzenlenmek istenen durumun, ilk bakışta navlun sözleşmelerinde yer alan özen yükümlülüğünün bir benzeri olduğu düşünülebilir. Lakin "*utmost despatch*" ile asıl hedeflenen durum, donatanın adamları olan kaptan ve gemi adamlarının, teknik yönetim kapsamında görevlerini yerine getirirken ve çartererden ticari bir talimat almaları durumunda âdeta çartererin adamlarıymışçasına, çartererin ticari menfaatlerini mümkün olduğunca koruyacak şekilde davranmalarıdır. Bir zaman çarteri sözleşmesinde de çartererin menfaatine en uygun olacak durum, geminin faaliyetlerini en hızlı ve en kısa yoldan, doğrudan gerçekleştirmesi

[187] bkz. başlık: 3.2.4. s.54 vd.
[188] bkz. NYPE 2015 Kloz 8 ve BPTIME 3 Kloz 10 Par 10.2'de kloza "*due despatch*" şeklinde yer verilmiştir. SHELLTIME 4 Kloz 2, BALTIME Kloz 9, NYPE 46 Kloz 8'de ise "*utmost despatch*" şeklinde yer verilmiştir.

olacağından "*utmost despatch*" fiilî olarak bu şekilde uygulanmaktadır[189]. Buna göre "*utmost despatch*" düzenlemesinin yer aldığı bir sözleşme kapsamında kaptan, makul bir gerekçesi ("*good reason*") olmaksızın, geminin seyrini yavaş bir hızda gerçekleştirirse, en kısa ve en hızlı yol dışında bir güzergâh tercih ederse, bir sığınma limanında gereğinden fazla kalırsa "*utmost despatch*" yükümlülüğüne aykırı davranmış kabul edilecektir[190].

"*Utmost despatch*" klozu aslen "*employment*" klozunun bir parçası, devamı olarak görülebilir. "*Employment*" klozu uyarınca çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü altında olan kaptan ve gemi adamları aynı zamanda bu talimatları "*utmost*"; "en üst düzeyde", "geciktirmeden", "ivedilikle" gerçekleştirmelidir. Nitekim standart form sözleşmelerde de bu iki düzenleme genellikle aynı klozun altında, birbirinin devamı olan cümlelerde yer almaktadır[191].

"*Utmost despatch*" kavramı ile getirilen yükümlülüğün istisnaları olduğunun söylenmesi de mümkündür. 1925 yılında Lordlar Kamarasında görülen "*Suzuki v. Beynon*" davasında, tarafların akdettikleri sözleşmede, 9 nolu klozda kaptanın seferlerinde "*utmost despatch*" yükümlülüğü göstereceği öngörülmüş, 14 nolu klozda ise donatanın sorumsuzluğu kaydı olarak nitelendirebileceğimiz bir istisna düzenlemesine yer verilmiştir. Kloza göre "*Bu sözleşme boyunca, taşınacak yüklere ilgili olarak veya diğer açılardan aşağıdaki nedenlerden kaynaklanan kayıplar veya hasarlar kesinlikle istisna edilecektir, şöyle ki… kılavuz kaptanın, kaptanın veya mürettebatın geminin yönetiminde veya seyrinde ihmal, kusur veya muhakeme hatası.*"[192] Dava konusu olayda geminin yeterince kömürü olmasına rağmen, yetersiz kömür kullanımı nedeni ile gecikmeler yaşanmıştır. Lordlar Kamarasının önüne gelen olayda, tarafların sözleşmesinde yer alan kloz 14 ve kloz 9 ilişkisi tartışılmıştır. "*Utmost despatch*" yükümlülüğünü düzenleyen kloz 9'un ihlal edildiği, kloz 14'ün donatanı korumayacağı çünkü bu klozun, kloz 9'da yer alan

[189] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.328.
[190] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.327.
[191] Bir örnek verilecek olursa, BALTIME 2001 çarter partisinde iki düzenlemede aynı klozda birbirini takip eden cümlelerde yer almaktadır. Kloz 9: "*The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements.*" Standart form çarter partilerde bu yükümlülük kapsamında yalnızca kaptandan söz edilse de bu yükümlülük tüm gemi adamları için de söz konusudur. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.328.
[192] Davada, Kloz 14'ün taraflar arasında akdedilmiş olan sözleşmede yer aldığı orijinal hali "*Throughout this charter losses or damages, whether in respect of goods carried or to be carried, or in other respects arising or occasioned by the following causes, shall be absolutely excepted, viz… negligence, default, or error in judgment of the pilot, master or crew in the management or navigation of the steamer.*" şeklindedir.

yükümlülüğü ortadan kaldırmayacağı görüşü belirtilmiş ise de Lorlar Kamarası yargıçlarının çoğunluğu kaptanın ihmali ("*negligence*") durumunda kloz 14'ün kloz 9'a üstün geldiği ("*overrode*") görüşünü benimsemişlerdir[193]. Böylece "*utmost despatch*" yükümlülüğüne aykırı davranılmış olsa da kloz 14'te sayılmış olan, donatanın sorumluluğunun istisnalarından biri gerçekleşmiş olduğundan, donatan yaşanan gecikmelerden sorumlu tutulmamıştır.

Zaman çarteri sözleşmelerinde, donatanların davada yer alan türden düzenlemelere yer vermeleri ile "*utmost despatch*" yükümlülüğün ihlali durumunda sorumluluktan kurtulmaları mümkün gözükmektedir. Akdedilen sözleşmede yer almıyor olsa dahi tarafların sözleşmeye bir ülkenin hukukunun ya da bir uluslararası konvansiyon hükümlerinin uygulanmasını ön görmeleri durumunda, o ülke hukukunda ya da konvansiyon düzenlemesinde, donatanın sorumsuzluğa ilişkin maddelerde, kaptan veya gemi adamlarının seyre ve geminin yönetimine ilişkin ihmal ve kusuru da yer almakta ise donatanların yine bu hükümlerden yararlanması söz konusu olabilecektir[194].

Standart form sözleşmelerde "*utmost despatch*" yükümlülüğüyle birlikte kaptana, mürettebatın, "alışılagelmiş/âdetten olan yardımı ("*customary assistance*")" göstermesini sağlama yükümlülüğü de getirilmiştir[195]. "*Utmost despatch*" yükümlülüğü aslında sadece kaptan için söz konusu olmayıp tüm gemi adamları için geçerli olsa da "*customary assistance*" düzenlemesi ile gemi adamlarının da faaliyetlerinde çartererin menfaatlerini koruyacak şekilde dikkatli ve özenli davranması sağlanmak istenmiştir. Düzenleme ile gemi adamlarının tam olarak hangi yardımı sağlayacağı somut olaya göre değerlendirilmelidir. Yine de genel olarak rıhtıma yanaşma, iskelelerin hazırlanması, ambar kapaklarının açılması ve kapatılması, kargo alanlarının temizlenmesi bu yardım kapsamında değerlendirilebilir[196]. "*Customary assistance*" düzenlemesi aslen Türk Ticaret Kanununda da madde 1178'de düzenlenmiş olan taşıyanın özeni kavramının gemi

---

[193] *Suzuki v. Beyron* (1925) 24 Ll.L.Rep. 49 (H.L). **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.329. Davanın yargıçlarından Scrutton L. tarafından Kloz 14'ün Kloz 9'u üstün geldiği görüşünü, Kloz 14 tam olarak yürürlüğe girse bile Kloz 9'un uygulanabileceği konuların hâlâ mevcut olduğunu şeklinde savunmuştur.

[194] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.329.

[195] Standart form sözleşmelerde genellikle "*utmost despatch*" ile iç içe değerlendirilen bu yükümlülük, sözleşmelerde de aynı klozda hatta aynı cümle içinde yer alabilmektedir. Örneğin NYPE 2015 Kloz 8: "*Subject to Clause 38 (Slow Steaming) the Master shall perform the voyages with due despatch and shall render all customary assistance with the Vessel's crew.*"

[196] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.331.

adamlarındaki yansıması şeklinde değerlendirilebilir[197]. İngiliz Hukukunda da gemi adamlarının yerine getirecekleri "*customary assistance*" faaliyetlerinde açıkça belirtilmese dahi makul özen ve beceri ile hareket etmeleri gerektiği ve bir özen yükümlülüğünün ("*due diligence*") zımni olarak var olduğu belirtilmektedir[198].

3.2.3. Makul Bir Süre Beklenilmesi

Zaman çarteri sözleşmelerinde çartererin "*employment*" yönünden verdiği sözleşmeye ve hukuka uygun talimatlara uyulması katı bir yükümlülük olarak karşımıza çıkmaktadır[199]. Kaptan, çartererin ticari yönetime ilişkin talimatlarını "*gereksiz yere sorgulamadan*" uygulamakla yükümlüdür[200]. Nitekim bu yaklaşım yukarıda açıklamış olduğumuz "utmost despatch" klozunun da paralelindedir. Ancak konuyla ilgili olarak görülmüş olan "*The Houda*" davası ile kaptana kendisine verilen talimatları değerlendirmesine yönelik bir miktar serbestlik tanınmıştır[201].

Kaptan, çartererin "*employment*" klozu kapsamında verdiği talimatlara uyma yükümlülüğü altında olsa da bu talimatları derhâl yerine getirmek zorunluluğu bulunmamaktadır. Kaptanın kendisine gelen talimatı, üzerinde hiç düşünmeden derhâl yerine getirmesi makul ve mantıklı bir davranış olmayacaktır. Donatanın ve de kaptanın, gelen talimat ardından makul bir süre bekleme hakkı için kesin bir kategorizasyon ya da olay sınırı olmadığı, her vakanın kendi içinde değerlendirilerek kaptanın makul bir basiret ile davranıp davranmadığının tespit edilmesi gerektiği belirtilmektedir[202]. Ancak yine de

---

[197] TTK madde 1178: "*Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.*"

[198] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.331.

[199] **Hamblen/Jones,** s.117.

[200] *Portsmouth Steamship v. Liverpool & Glasgow Salvage Association* (1929) 34 L1.L. Rep. 459. Lord Roche: "*it was for the captain… to follow instructions without undue question.*"

[201] *The Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541. "*The Houda*" isimli gemi, Kuveytli çartererler tarafından SHELLTIME 4 çarter partisi ile zaman çarteri sözleşmesine konu edilmiştir. Gemi tarafına tüm talimatların Kuveyt'teki çartererler tarafından verileceğine dair talimatlar yapılmıştır. Ancak daha sonra Kuveyt, Irak tarafından işgal edilmiş ve çartererler ofislerini Londra'ya taşımak durumunda kalmışlardır. Kaptana, çartererler tarafından Londra'daki ofislerinden talimat verilmiştir. Donatan ise, talimatın belirlenenden başka bir yerden geliyor olması sebebi ile talimatların meşruluğunu sorgulamış ve talimata uyulmasını geciktirmiştir. Netice itibari ile İstinaf Mahkemesi önüne gelen olayda; çartererlerin emirleri normalde derhâl uyulmasını gerektirirken, koşullar ve talimatın niteliğini, kaptanın düşünmeden ve sorgulamadan talimata uymasını mantıksız hâle getirebileceği ve her davada açıklığa kavuşturulması gereken sorunun, makul bir basite sahip kişinin nasıl hareket edeceğidir olduğu belirtilmiştir. Söz konusu davadaki olayın koşulları, talimata uyulmasını bir miktar geciktirme için makul gerekçeler teşkil edecek nitelikte olduğu yorumunda bulunularak donatanın hareketi sözleşmeye aykırılık olarak değerlendirmemiştir.

[202] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.335.

"*The Houda*" davası yargıçlarından Lord Leggatt tarafından, kaptanın talimata uyulmasını bekletebileceği belli başlı durumlar sayılmıştır. Buna göre kaptan; talimatın neye ilişkin olduğunun belirsizliği, talimatın çarterer tarafından yapıldığının net olmaması ve son olarak talimatın tehlikeli olması yönünden makul gerekçeleri var ise kendisine verilen talimata uyulmasını değerlendirme maksadı ile geciktirebilmektedir[203]. Böylece çartererin ticari yönetim yetkisini aşan bir talimat vermesi ya da verilen talimatın hukuka ya da sözleşmeye aykırılık teşkil edip etmediği kaptan tarafından tespit edilemediği hallerde kaptanın talimatı derhâl yerine getirme yükümlülüğü olduğundan bahsetmek mümkün değildir[204]. Bu noktada kaptanın bir kanaat getirene kadar talimatı yerine getirmeme ve aykırılık olduğunu düşündüğü noktada da talimatı hiç yerine getirmeme hakkı bulunmaktadır[205]. Çarterer tarafından verilen talimat makul beklemenin ardından nihayetinde hukuka ve sözleşmeye uygun meşru bir talimat ise elbette ki bu talimata derhâl uyulması gerekmektedir[206].

3.2.4. Donatanın "*Employment*" Kapsamında Verilen Talimatlara Uyma Yükümlülüğünün İstisnaları

3.2.4.1. Güvenlik

Zaman çarteri sözleşmelerinde herhangi bir sınırlandırma olmaksızın çartererin ticari yönetime ilişkin her türlü talimatına uyulması, bazı durumlarda donatanın büyük bir sermayesini teşkil eden gemisini, bir daha kullanamamasına dahi neden olabilecek tehlikelere açık hâle getirecektir. Bu sebeple zaman çarteri sözleşmelerinde, çartererin ticari talimat yetkisine getirilen en önemli sınırlamalardan biri güvenliğe ilişkin olan sınırlamadır. Eğer ki çarterer tarafından verilen talimat gemiyi, mürettebatı ve yükünü tehlikeye atmaktaysa donatanın ve kaptanın bu talimata uyma yükümlülükleri olmadığı gibi reddetme yükümlülükleri olduğu söylenebilecektir[207]. "*The Hill Harmony*" davası

[203] **Hamblen/Jones,** s.117.
[204] **Maxwell, Angela** (2005) ""Employment" From Calm Waters to War Zones: The Unique Nature of Time Charters and a Time Charterer's Right to Exploit the Full Earning Power of the Vessel", Tulane Law Review, C:79, S:5&6, s.1507, 1510-1511.
[205] **Ülgener,** (Zaman) s.161.
[206] **Hamblen/Jones,** s118.
[207] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.335.

yargıçlarından Lord Hobhouse tarafından ifade edildiği şekliyle[208] zaman çarteri sözleşmelerinde "*Kaptan geminin, mürettebatının ve yükünün güvenliğinden sorumlu olmaya devam eder. Eğer gemiyi donatanın üstlenmeyi kabul etmediği bir riske maruz bırakacak bir talimat verilirse, kaptan bu talimata uymayı reddetme hakkına sahiptir.*" Benzer şekilde yukarıda değinilmiş olan "*The Houda*" davasında, yargıç Lord Leggatt güvenliğin önemine binaen "*Meşru talimatlara uyulması gerektiği açıktır ancak uyulması geminin, mürettebatının ya da yükünün güvenliğini tehlikeye atmadığı sürece.*" yorumunda bulunmuştur[209]. Konu ile ilgili 2022 yılında İngiliz Ticaret Yüksek Mahkemesinde görülen "*MT Stena Primorsk*" davasında[210] gemi, çarterer tarafından talimat verilen boşaltma yerine gelmiş ancak kaptanın geminin omurga hattı altında kalan su derinliğine (UKC – "*Under Keel Clearance*") ilişkin yaptırmış olduğu risk değerlendirmesine göre güvenlik marjının çok küçük olduğu ve geminin dibe vurma riskinin olduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine kaptan, bu boşaltma yerinde yükün boşaltılmasına ilişkin talimatı reddetmiştir. Yapılan yargılama neticesinde kaptan haklı bulunarak donatanın ve kaptanın, geminin güvenliğini tehlikeye atabilecek durumlarda çartererin talimatlarını reddedebileceği vurgulanmıştır.

Sonuç itibari ile zaman çarteri sözleşmelerinde, çartererin ticari yönetime ilişkin vermiş olduğu talimatı, geminin güvenliğini ve elverişliliğini tehlikeye sokacak nitelikte bir talimatsa donatan tarafından bu hususlara işaret edilerek talimat reddedilebilecektir[211]. Bir diğer değişle bu talimatlara donatanın uyma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Donatanın yükümlülüğünün sınırları konuya ilişkin yargı kararları ile her ne kadar geminin güvenliği ve denize elverişliliğini etkilemesi ile çizilmiş olsa da standart form çarter sözleşmelerinde güvenliğe ilişkin belli başlı durumlar, konuya verilen önem gereği özel olarak da kaleme alınmış ve ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Standart form sözleşmelerde yer alan güvenliğe ilişkin düzenlemelerin başlıcaları şöyledir:

---

[208] *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147. Lord Hobhouse: "*The master remains responsible for the safety of the vessel, her crew and cargo. If an order is given compliance with which exposes the vessel to a risk which the owners have not agreed to bear, the master is entitled to refuse to obey it.*"

[209] *The* Houda [1994] 2 Lloyd's Rep. 541. Lord Leggatt: "*It is obvious that lawful orders have to be obeyed, unless to do so would imperil the safety od ship, crew or cargo.*"

[210] *CM P-MAX III Limited v. Petroleos Del Norte SA (MT Stena Primorsk)* [2022] EWHC 2147 (Comm) İlgili davada taraflar arasında S HELLVOY 6 üzerinden akdedilmiş bir sefer çarteri sözleşmesi söz konusudur. Ancak dava, gerek sözleşmenin "*utmost despatch*" klozu içeriyor olması gerek ise güvenliğe ilişkin yapılmış olan değerlendirmelerden dolayı önemli olup zaman çarteri sözleşmeleri için de kararın sonucunun uygulanabilir olduğu belirtilmelidir.

[211] **Ülgener,** (Zaman) s.163.

I- Güvenli Liman ve Yükleme/Boşaltma Yeri

Zaman çarteri sözleşmesinde, çartererin gidilmesi için talimat vereceği limanların güvenli olması, yine aynı şekilde limanda geminin yükleme/boşaltma yapacağı rıhtım gibi yerlerin güvenli olması ayrıca düzenlenmektedir. Standart form sözleşmelerde bu yükümlülük "*safe port/safe berth*" kavramı ile ifade edilmektedir. Örneğin NYPE 2015 çarter patisinde ilgili düzenleme "*The Vessel shall be employed… between safe ports and safe places…*" şeklidedir[212]. Sözleşmede bu klozların bulunması halinde çartererin güvenli bir liman tayin etmeyi garanti ettiği kabul edilmektedir[213].

Güvenli liman kavramının ne anlama geldiğine ilişkin öğretideki en önemli tanımlardan biri 1958 yılında İngiliz Mahkemelerinde görülen "*The Eastern Sea*" davası yargıçlarından Lord Sellers tarafından yapılmış olan tanımdır. Şöyle ki: "*bir limana; ilgili zaman diliminde, belirli bir geminin, anormal bir durum olmadığı sürece iyi bir seyir ve denizcilik bilgisi ile önlenemeyecek bir tehlikeye maruz kalmadan varamaz, kullanamaz ve oradan geri dönemez ise liman güvenli sayılmaz.*"[214] Bu tanımlamadan yola çıkarak bir güvenli liman tanımı yapmak gerekirse; belirli bir gemi, bir limana, ilgili bir zaman diliminde, anormal bir durum olmadığı sürece, tehlike mevcut olsa bile olağan bir seyir ve denizcilik bilgisi ile bertaraf edilerek varabilir, kullanabilir ve geri dönebilir ise o liman güvenli kabul edilmelidir.

Limanın güvenli oluşu; havanın, denizin ve gel-gitlerin durumu, limanda kılavuz ve römorkörlerin mevcudiyeti gibi fiziksel değişkenlerden; aynı zamanda savaş, savaş riski, salgın hastalık ve karantina tedbirleri gibi politik değişkenlerden de etkilenmektedir[215]. Denizciliğin doğası gereği hiçbir hava veya deniz olayı ile karşılaşılmadan sorunsuz bir şekilde seyahat edilmesi nadiren gerçekleşeceğinden limanda bulunan tehlikeler geçici ise

[212] NYPE 2015 Kloz 1/(b). BALTIME 2001 çarter partisinde ise ilgili düzenleme "*The Vessel shall be employed… only between safe port sor places where the Vessel can safely lie always afloat…*" şeklinde kaleme alınmıştır.
[213] **Boviatsis/Daniil,** s.29 vd. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.461. **Thomas, Rhidian D.** (2006) "The Safe Port Promise of Charterers form the Perspective of the English Common Law", Singapore Academy of Law Journal, C:18, S:Special Issue (September 2006), s.602. **Ülgener,** (Zaman) s.164.
[214] *Leeds Shipping v. Société Française Bunge (The Eastern City)* [1958] 2 Lloyd's Rep. 127, s.131. Lord Sellers: "*a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the perticular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.*" **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.197.
[215] **Thomas,** s.613. **Ülgener,** (Zaman) s.167-169.

bu limanın kesin olarak güvensiz olduğu anlamına gelmemektedir[216]. Ancak geçici tehlikeler nedeni ile limanın güvenli olarak kabul edilebilmesi, geminin meteorolojik olaylar nedeni ile kısa bir süre beklemesi durumuyla sınırlı olmalıdır[217]. Nitekim kimi tehlikeler geçici olsa dahi limanın güvenliliğine ilişkin önemli bir etmenden kaynaklanıyor olabilir. Geçici olsa da kaptan tarafından arıza ya da eksiklik bilinmiyor ise seyir yardımcılarının olmayışı, limandaki ışıklandırmaların bozulmuş olması limanı yine güvensiz hâle getirecektir[218].

Limanın güvenliği için yukarıda belirtilen tanımdan da görüleceği üzere limanın zaman çarteri sözleşmesinde yer alan "belirli bir gemi" için güvenli olması gerekmektedir. Başkaca pek çok gemi tarafından sorunsuz şekilde kullanılıyor oluşu, limanın sözleşmede yer alan gemi için de güvenli olacağı anlamına gelmemektedir[219].

Limanın ne zaman güvenli olması gerektiği, güvenli liman kavramı içinde tartışılması gereken başkaca bir husustur. Çartererin talimatını verdiği anda mı liman güvenli olmalıdır yoksa çartererin talimatının ardından geminin limana vardığı anda mı limanın güvenli olması gerekecektir? Bu soruya ilişkin 1982 yılında Lordlar Kamarasınca karara varılan "*The Evia*" davasında ilk defa ortaya atılan bir kavram uygulama ve öğreti için yol gösterici olmuştur[220]. Buna göre çartererin yükümlülüğü "*prospective*" yani

---

[216] **Thomas,** s.612.
[217] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.198.
[218] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.199. **Thomas,** s.612.
[219] *Brostrom v. Dreyfus* (1932) 44 Ll.L.Rep. 136. *Sagoland* isimli gemi, çartererin talimatı üzerinde Kuzey İrlanda'nın Londonberry limanına boşaltma yapmak için gitmiştir. Ancak *Sagoland* o güne kadar bu limanı kullanacak en büyük gemi olduğundan, dar ve dolambaçlı liman girişini römorkaj olmadan gerçekleştirememiştir. Ancak Londerberry limanında römorkör bulunmamaktaydı ve gemi, Clyde'dan römorkör çağırmak durumunda kalmıştı. Donatan bunun sonucunda çağırılan römorkör masraflarını çartererin ödemesini talep etmiştir. Yargılama neticesinde davanın yargıçlarından Roche, Limanın *Sagoland* gemisi için güvenli olmadığına kanaat getirmiş ve şu yorumda bulunmuştur. "*…Londonberry Limanı'nın 100 gemiden 99'u ya da daha büyük bir kısmı için güvenli bir liman olmadığına dair bir tespit değildir. Sadece söz konusu gemi olan Sagoland için güvenli bir liman olmadığına dair bir tespittir.*"
[220] BALTIME formu üzerinden zaman çarteri sözleşmesine konu edilen *The Evia* isimli gemiye, 1980 yılının mart ayında Basra'da boşaltılmak üzere Küba'dan yük alması talimatı verilmiştir. Gemi nihayetinde 20 Ağustos'ta boşaltma rıhtımına yanaşmış, 22 Eylül'de de boşaltma işlemi tamamlanmıştır. Ancak aynı gün İran ile Irak arasında savaş savaş başlamıştır. Gemi Şettül-Arap bölgesindeki tehlikeden dolayı limanda mahsur kalmış ve mahsur kalınan zaman sözleşmeyi feshettirecek kadar uzamıştır. Olayla ilgili ilk olarak hakem heyeti değerlendirmesinde Basra limanının hem talimat verildiğinde hem de limana varıldığında güvenli olduğu, 22 Eylül'e kadar güvensizliği söz konusu olmadığı belirtilmiştir. Donatan bunun üzerine çartererin çarter partide 2. Klozda yer alan güvenli liman klozuna aykırı davrandığını belirtmiştir. Ancak bu iddia gerek İstinaf Mahkemesi gerek ise Lordlar Kamarası tarafından kabul edilmemiştir. Lordalar Kamarası, çartererin Kloz 2 düzenlemesine aykırı davranmadığını, çünkü Basra için talimat verildiğinde Basra Limanının ileriye dönük ("*prospectively*") güvenli olduğu ve güvensizlik durumunun gemi buraya vardıktan sonra ortaya çıkan beklenmedik ve anormal bir olaydan yani savaşın çıkmasından kaynaklandığı kararına varmıştır.

olası/muhtemel güvenli olarak ulaşılabilecek bir liman seçmektir. Çartererin gidilmesi yönünde talimat verdiği liman o an itibari ile güvensiz olsa dahi ileriye dönük olarak gemi o limanı fiilen kullanabilecek durumda olduğunda liman güvenli olacak ise artık liman güvenli kabul edilmektedir[221].

"*The Evia*" davası ile uygulamaya kazandırılan ikinci bir kavram ise çartererin ikincil yükümlülüğüdür ("*secondary obligation*"). Liman seçildiği anda "*prospective*" olarak güvenli olmasına karşın gemi buraya vardığı anda güvenliğini kaybederse bu aşamada doğrudan çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davrandığı söylenemeyecek; çartererin her türlü tedbiri alarak ilk seçiminden vazgeçmesi ve güvenli yeni bir liman için talimat vermesi gerekecektir ("*renomination*")[222].

Yukarıda da belirtildiği üzere çartererin güveli liman seçme yükümlülüğünün bir garanti sorumluluğu olduğu kabul edilmektedir[223]. Ancak yine de tarafların sözleşmelerinde şüpheye yer vermeyecek şekilde, bu hususu açıkça düzenleyerek, garanti sorumluluğu yerine güvenli liman seçme yükümlülüğünü kusur sorumluluğu olarak uygulanmasını sağlamaları mümkündür[224]. Nitekim çarterer konumunda olmaları muhtemel olan büyük petrol şirketlerinin, daha güçlü pozisyonda olmaları neticesinde, tanker çarter partilerinde garanti sorumluluğa ilişkin düzenlemeyi değiştirdiği ve kusur sorumluluğu şekline dönüştürdükleri görülmektedir[225]. Bu sayede çarterer, limanın ya da yükleme/boşaltma yerinin güvenli olmaması sebebiyle sözleşmeye aykırı davrandığı

Karar metnine ulaşmak için bkz. House of Lords. *The Evia*, 1982, [1982] UKHL J0729-2, <https://vlex.co.uk/vid/kodros-shipping-corporation-v-793418581> s.e.t. 08.02.2024.

[221] **Muran,** s.155. **Thomas,** s.607, **Ülgener,** (Zaman) s.171.

[222] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.210 vd. **Ülgener,** (Zaman) s.188.

[223] **Boviatsis/Daniil,** s.29 vd. **Ülgener,** (Zaman) s.164.

[224] Amerikan Hukukunda 1990 yılında görülen "*The Orduna*" davasında çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğünün bir kusur sorumluluğu olduğu kararına varılmıştır. Ancak 2020 yılında görülen "*ATHOS 1*" davası ile Amerikan Yüksek Mahkemesi ("*Supreme Court*") bu uygulamadan dönerek, çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğünün garanti sorumluluğu olduğu kararına varmıştır. Kararlar için bkz. U.S. Court of Appeal. *Orduna S.A. v. Zen-Noh Grain Corp*., 1990, 913 F.2d 11499, <https://case-law.vlex.com/vid/orduna-s-v-zen-893334380> s.e.t. 09.06.2024. Supreme Court of the United States, *ATHOS 1*, 2020, <https://www.supremecourt.gov/opinions/19pdf/18-565_3d93.pdf> s.e.t. 09.06.2024.

[225] Örneğin SHELLTIME 4 Kloz 4 Par. (c) 'de "*Charterers shall use due diligence to ensure that the vessel is onlu employed between and at safe places (which expression when used in this charter shall include ports, berths, wharves, docks, anchorages, submarine lines, alongside vessels or lighters, and other locations including locations at sea) where she can safely lie always afloat. Notwithstanding anything contained in this or any other clause of this charter, Charterers do not warrant the safety of any place to which they order the vessel and shall be under no liability in respect thereof except for loss or damage caused by their failure to exercise due diligence as aforesaid.*"

iddiasıyla karşılaşırsa, gerekli özeni ("*due diligence*") göstermiş ise sorumluluktan kurtulacaktır.

"*Employment*" klozu çerçevesinde kaptanın, çartererin talimatlarına uyması yükümlülüğü kapsamında genel olarak mevcut olan, talimatın derhâl yerine getirilmesinin zorunlu olmayışı ve kaptanın talimatın hukuka ve sözleşmeye uygunluğunu karar verecek kadar bekleyebiliyor oluşu, limana gidilmesi için verilen talimat noktasında da geçerlidir[226]. Talimatın yerine getirilmesinde gecikilmiş olması talimatı ret anlamı taşımamakta, ancak makul bir süreyi aşması durumunda kaptanın talimatı reddettiği kanısına varılmalıdır[227]. İngiliz Hukukunda kabul edilen görüşe göre donatanın ve kaptanın, çartererin sözleşmesel yükümlülüğüne uygun davranarak limanı güvenli seçtiği varsayımı ile hareket etme hakları vardır. Ne donatanın ne de kaptanın limana doğru hareket etmeden önce limanın güvenliğini kontrol etme görevleri bulunmamaktadır[228]. "*The Kanchenjunga*" davası yargıçlarından Lord Hobhouse'un belirttiği üzere "*Genel olarak bir kişi, sözleşmenin karşı tarafının, sözleşmede kendisine düşen görevlerini düzgün şekilde yerine getireceğine inanarak hareket etme hakkına sahiptir… Ancak bu durum kaptanın güvensizliği bariz olan limanlara girerek oluşan zararı çartererden talep edebileceği anlamına gelmemektedir. Zarar gören taraf makul bir şekilde hareket etmesi ve zararı en aza indirmek için çalışması gerektiği de bir kuraldır.*"[229]

Güvenli liman seçme konusunda garanti sorumluluğu bulunan çartererin güvenli olmayan bir liman seçmesi durumunda ya da geminin limana ulaşmasından sonra limanın güvenliğini kaybetmesi ve ikincil yükümlülüğün de fiziki imkânsızlıkları nedeniyle kullanılamayacak olması durumlarında[230], çartererin borca aykırılığını ortadan kaldıracak haller olup olmadığı hususu ise tartışılmalıdır.

---

[226] bkz. s.53 vd. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.213. **Ülgener,** (Zaman) s.192.
[227] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.213.
[228] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.213. **Ülgener,** (Zaman) s.193.
[229] *The Kanchenjunga* [1987] 2 Lloyd's Rep. 509. Lord Hobhouse: "*Generally speaking, a person is entitled to act in the faith that the other party to a contract is carrying out his part of it properly… But this does not mean that a master can enter ports that are obviously unsafe and then charge the charterers with damage done. It is also the rule that an aggrieved party must act reasonably and try to minimize his damage.*"
[230] İkincil yükümlülüğün kullanılamayacak olması durumuna dipnot:210'da değinmiş olduğumuz "*Evia*" davasında yaşanan duruma benzer şekilde geminin gidilen limanda mahsur kalması durumu örnek gösterilebilir.

Çartererin borca aykırılıktan kurtaracak hallerden ilki gemi tarafının kusur ve ihmalidir. Gemi tarafının kusur ve ihmali genel olarak iki şekilde gerçekleşebilir. Bunlardan ilki donatanın ve fiillerinden sorumlu olduğu şahısların, çartererin talimatı ile zarar arasındaki nedensellik bağını kesecek derecedeki davranışlarıdır. Örnek verilecek olursa "*Athanasia Comninos*" davasında kömür yüklenmiş olan gemilerde patlamalar yaşanmıştır. Yapılan incelemelerde "*Athanasia Comninos*" gemisindeki patlamanın nedeninin bir gemi adamının ön ambarda kibrit yakması olduğu keşfedilmiştir. Kömür yükünden kaynaklı metan gazının olduğu bir yerde kibrit yakılması kusurlu bir davranış olduğundan, patlamanın çartererin taşıttığı yükten kaynaklandığı yönündeki nedensellik bağının kesildiği tespit edilmiştir[231]. Donatanın, fiillerinden sorumlu olduğu kabul edilen kılavuz kaptanların[232] da kusur ve ihmali hareketlerde bulunması son derece olasıdır. Bu sebeple kılavuz kaptanların da çartererin talimatı ile zarar arasındaki nedensellik bağını kesebileceği söylenebilecek olsa da çartererin kılavuz kaptanların yetersiz olduğunu bildiği bir limana talimat vermesi öncelikle çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davrandığı anlamına gelmektedir[233].

Çartereri, borca aykırılıktan kurtaracak gemi tarafına ilişkin bir diğer olasılık yanlış sevk ve idaredir. Güvenli liman ile ilgili yapmış olduğumuz tanımda da yer aldığı üzere limanda bulunan tehlikeler olağan bir seyir ve denizcilik bilgisi ile önlenebilecekse, bu durumda liman güvensiz kabul edilmemektedir. Daha önce de belirtildiği üzere hiçbir sorunla karşılaşılmadan seyahat edilmesi ve limana yanaşılması denizciliğin doğasına pek uygun olmayacaktır. Limanların ve rıhtımların çoğu gelgit, akıntı, bariyerler, setler gibi bazı tehlikelere sahiptir. Bu tür tehlikeler genellikle fenerler, şamandıralar, seyir yardımcıları ile işaretlenir ve normal şartlar altında kaptanın ve gemi adamlarının, buraların olağan bir seyir ve denizcilik bilgisi ile üstesinden gelmesi beklenir[234]. Kaptan için belirlenmiş standart "sıradan ihtiyatlı ve becerikli bir kaptan" olarak hareket etmesidir[235]. Ancak tehlikeden kurtulmak için olağanüstü bir seyir ve denizcilik bilgisi gerekli ise ve hatta şans gerekiyorsa limanın güvenli olduğundan bahsedilemez[236].

---

[231] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.344'ten naklen *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277.
[232] **Sözer,** s.211-213. **Yazıcıoğlu,** s.250-252. TTK madde 1062: "*Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzuz veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur.*"
[233] **Muran,** s.158. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.215-217. **Ülgener,** (Zaman) 197-198.
[234] *The Ocean Victory* [2014] 1 Lloyd's Rep. 59
[235] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.208.
[236] **Ülgener,** (Zaman) s.180. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.208.

Çartererin borca aykırılığını ortadan kaldıracak hallerden son olarak değineceğimiz çartererin öngöremeyeceği, anormal durumlardır. Yine bu kural da uygulamada yukarıda değinmiş olduğumuz "*The Evia*" davası ile netlik kazanmıştır[237]. Bu kurala göre gemi limanda bulunmakta iken limanı güvensiz hâle getirecek olay önceden görülmesi mümkün olmayan anormal bir olay olduğu takdirde çarterer borca aykırı davranmış olmaz. Ancak öğretide "*The Evia*" davası ile getirilen bu kuralın sadece limanın fiziksel özellikleri haricinde söz konusu olduğu yani politik tehlikeler bakımından kullanılabileceği, denizle bağlantılı tehlikeler için de bu kuralın geçerli olup olmayacağının net olmadığı belirtilmektedir[238]. Bu sebeple anormal ve önceden görülemeyecek olaylar liman özelliklerinden kaynaklanıyorsa çartererin yükümlülüğünden ve garanti sorumluluğundan kurtulması mümkün olamayacaktır[239]. "*The Evia*" davası yargıçlarından Lord Roskill konu ile ilgili "*Çartererin sözleşmeye dayalı taahhüdü, kanaatimce, söz konusu yer veya limanın özellikleri ile ilgili olmalıdır. Benim görüşüme göre, talimat verildiğinde o liman veya yere geminin ulaşması, gerektiği kadar kalması ve zamanı geldiğinde ayrılması, ileriye dönük olarak güvenli olduğu anlamına gelir. Bunlara rağmen, daha önce güvenli koşulların mevcut olduğu yerde güvenli olmayan koşulları yaratan beklenmedik ve anormal bir olayın aniden meydana gelmesi ve bunun sonucunda geminin gecikmesi, zarar görmesi ya da tahrip olması halinde, çartererin sözleşmeye dayalı yükümlülüğünün ortaya çıkan her türlü fiziksel ya da mali kayıptan sorumlu tutulmasına neden olacak kadar uzadığını düşünmüyorum.*"[240]şeklinde karar etkili görüşünü dile getirmiştir.

Konu hakkında "*ATHOS 1*" ve "*The Houston City*" davaları da örnek verilebilir[241]. Bu davalarda limanlarda önceden görülemeyecek ve daha önce hiç fark edilmemiş sırasıyla

---

[237] bkz. dipnot:220.
[238] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.207. **Ülgener,** (Zaman) s.170-171, 178-179.
[239] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.461.
[240] "*Evia*" davası için bkz. dipnot:220. Lord Roskill: "*The charterer's contractual promise must, I think, relate to the characteristics of the port or place in question, and in my view, means that when the order is given that port or place is prospectively safe for the ship to get to, stay at, so far as necessary, and in due course, leave. But if those characteristics are such as to maket hat port or place prospectively safe in this way, I cannot think that if in spite of them, some unexpected and abnormal event thereafter suddenly occurs which creates conditions of unsafety where conditions of safety had previously existed and as a result the ship is delayed, damaged or destroyed, that contractual promise extends to making the charterer liable for any resulting loss or damage, physical or financial.*"
[241] "*ATHOS 1*" karar metnine ulaşmak için bkz. dipnot:224. "*ATHOS 1*" isimli gemi Paulsboro, New Jersey'de yer alan rafineriye yaklaşmakta idi. Ancak geminin tek cidarlı gövdesi bilinmeyen bir geminin kaybolan/terk edilen çapası nedeniyle yırtılmıştır. Çapa, geminin rıhtıma giderken geçmesi gereken ve federal olarak korunan demirleme sahasının dibinde yatıyordu. ABD Ordusunun Mühendisler Birliği tarafından daha önce fark edilmemiş olan çapanın en az üç yıldır dipte yattığı ve bu süre zarfında birçok geminin üzerinden hiçbir problem yaşamadan geçtiği anlaşılmaktadır. "*ATHOS 1*" gemisi geçerken ise çapa, herhangi bir sebepten ters dönmüş ve gemi zarar almıştır. Bu sebeple anormal ve önceden görülemeyecek bir olay olarak

gemi çapası ve kötü hava koşulları ile karşılaşılmış ancak yine de çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davrandığı kararlarına varılmıştır.

II- Tehlikeli Yük

Zaman çarteri sözleşmesi için kullanılan standart form çarter partilerde tehlikeli yükler ("*dangerous cargo*") için de ayrı düzenlemelere rastlanmaktadır[242]. Örneğin BALTIME 2001 Kloz 2 düzenlemesinde "*Canlı hayvan ya da zararlı, yanıcı veya tehlikeli yük (asitler, patlayıcılar, kalsiyum karbür, ferro silikon, nafta, benzin* (formda "*motor spirit*" olarak yer almaktadır), *katran veya bunların herhangi bir ürünü) taşınmayacaktır.*" şeklinde tehlikeli görülen yüklerin sayılması yoluna gidilmiştir. NYPE çarter partisinin 93 versiyonunun 9 numaralı klozu ise özel olarak hazırlanmış bir "*dangerous* cargo" düzenlemesi ihtiva etmektedir. Buna göre klozun ilk bölümü "*her türlü canlı hayvan, silah, mühimmat, patlayıcı, nükleer ve radyoaktif maddeler*" hariç olmak üzere, ulusal makamların gerekliliklerini yerine getirmek şartı ile tehlikeli yük taşınabileceğini belirtmektedir. Tarafların elbette standart form sözleşmelerde yer alan bu düzenlemeleri, çarter sözleşmelerine sözleşme özgürlüğü ilkesinin hâkim olması neticesinde değiştirip düzenlemeleri mümkündür.

Tehlikeli yüklerin sözleşme kapsamında sayılmamış olması durumunda dahi taraflar genellikle sözleşmeye hangi hukuk düzeninin uygulanacağı belirlemektedirler. Zaman çarteri sözleşmesinde asıl olan sözleşme özgürlüğü olduğundan herhangi bir uluslararası konvansiyonun zaman çarteri sözleşmeleri emredici bağlılığı

---

değerlendirilebilse de tehlike limanın kendisinden kaynaklandığından çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davrandığı kararına varılmıştır. "*The Houston City*" davasında gemi ise bir sefer çarteri sözleşmesi kapsamında Batı Avusturalya'daki bir ya da iki güvenli limana gitmesi ve oradan yük alması talimatı almıştır. Geraldton'da kuzey rüzgârlarını maruz kalan ancak "*Houston City*" büyüklüğündeki gemiler için normal şartlar altında güvenli olan bir rıhtıma yanaşması talimatı verilmiştir. Kuzey rüzgârlarından kaynaklanan tehlikeyi azaltmak için rıhtımda iki şamandıra ve bir usturmaça bulunmaktadır. Ancak şamandıralardan biri tamir için kaldırılmış, ancak kaptan geri konulmasının yakın zamanda yapılacağı bildirilmiştir. Çekme şamandırasının olmaması ve usturmaçada da eksiklik bulunması nedeni ile normal şartlarda hava koşullarına dayanacağı ön görülen gemi, kuzey rüzgârı kaynaklı bir fırtınada hasar görmüştür. Liman kaynaklı bu anormal tehlike olarak nitelendirebileceğimiz durum sonrası çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davrandığı tespit edilmiştir. *Reardon Smith Line v. Australian Wheat Board* (*The Houston City*) [1956] 1 Lloyd's Rep. 1.

[242] Türk Ticaret Kanununda tehlikeli yüke ilişkin düzenleme sefer çarteri altında madde 1148 ile düzenleme altına alınmıştır. Şöyle ki; "*Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleten, kendilerine bir kusur isnat edilemese dahi, 1145 inci maddeye göre sorumludur. Bu halde kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hale getirmeye yetkilidir.*"

bulunmamaktadır. Ancak tarafların uygulamada kendi iradeleriyle, taraf dengesinin sağlanması ve sözleşmelerde yeknesaklık sağlanması amaçları ile Lahey, Lahey-Visby ya da Hamburg Kuralları gibi uluslararası konvansiyon hükümlerini "*paramount clause*" altında sözleşmeleri için bağlayıcı yaptıklarına da uygulamada sıkça rastlanmaktadır[243]. Böylece sözleşme kapsamında taşınacak olan yükün muhtevası da artık, sözleşmede özel olarak belirtilmediyse bile, bu konvansiyon hükümlerine uygun olmalıdır.

Bir yük cinsi normal şartlar altında tehlikeli yük olarak değerlendirilmemesine karşın, ambalajı ile birlikte gemiyi ya da diğer yükleri tehlikeye atıyorsa yine tehlikeli yük olarak değerlendirilmektedir[244]. Anglo-Sakson hukuk düzeninde kabul edilen bu husus ayrıca Amerika Birleşik Devletleri Deniz Yolu ile Yük Taşıma Kanunu (U.S. COGSA – "*United States Carriage of Goods by Sea Act*") madde 4 düzenlemesi ile de hüküm altına alınmıştır. Örneğin yukarıda değinmiş olduğumuz "*Athanasia Comninos*" davasında, kömür yükü normal şartlar altında taşınan bir yük olmasına karşın aşırı derecede gaz üreten bir kömür yükü tehlikeli kabul edilmiştir[245].

Ayrıca, gemiyi tehlikeye atmasa dahi diğer yükleri tehlikeye atacak bir yükün de tehlikeli olacağı kabul edilmektedir. Diğer yüklere karşı söz konusu olan tehlikenin doğrudan olması da gerekmemektedir. Bu yönde "*The Giannis*" davasında taşınmakta olan yer fıstığı paletlerinde kapra böceği istilası söz konusu olmasına karşın bu istilanın gemideki diğer yüklere yayılma riski bulunmadığından diğer yüklere doğrudan zarar vermesi gibi bir durum söz konusu değildir. Boşaltma limanına gelindiğinde ise yer fıstığı paletlerinde bulunan böcek istilasının varlığı diğer yüklerin de ayıplı görülerek tutulmasına ve paletlerle birlikte denize dökülmesine neden olmuştur[246]. Bu noktada da artık diğer yüke doğrudan olmasa bile zarar veren bir yük söz konusu olduğu için İngiliz Hukukunda olayın şartlarına göre yükün tehlikeli yük olarak kabulü söz konusu olmaktadır.

Bir yükün tehlikeli olması, kaptanın yük hakkında doğru bilgilendirilmemesinden de kaynaklanabilir. Normal şartlar altında kaptanın yük hakkında doğru şekilde bilgilendirilmesi ile güvenli şekilde taşınabilecek bir yük, kendisine bu bilginin verilmemesi halinde tehlikeli bir yüke dönüşebilir. Yüklerin güvenli olarak

[243] **Ülgener,** (Sefer) s.93-94.
[244] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.181.
[245] bkz. s.60 dipnot:221.
[246] *The Giannis NK* [1998] 1 Lloyd's Rep. 337 (H.L.) **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.181.

taşınabilmesindeki önemli etmenlerden biri kaptanın detaylı bilgilendirilmesidir[247]. "*Agios Nicolas*" gemisi BALTIME çarter partisi üzerinden ve "tehlikeli yük" hariç şeklindeki kayıt ile zaman çarteri sözleşmesine konu edilmiştir. Gemiye demir cevheri konsantresi yüklenmiş, ancak kaptan yükün nem içeriği konusunda yanlış bilgilendirilmiştir. Bu yükün ambar tabanında payandalarla taşınması gerekirken kaptan, makul olarak yapmış olduğu tüm soruşturmalara rağmen, bu konu hakkında bilgilendirilmemiştir. Bu tahtaların döşenmemiş olması sebebiyle yükün kayması söz konusu olmuş, gemi yan yatarak bir sığınma limanına yanaşılmak zorunda kalınmıştır. Çarterer bu olay sonucunda tehlikeli yük taşıdığı gerekçesi ile sorumlu tutulmuş, sözleşmeyi ihlal ettiği tespit edilmiştir[248].

Zaman çarteri sözleşmesinde, çartererin güvenli liman için talimat verme yükümlülüğü kapsamında değerlendirmiş bulunduğumuz, olağan seyir ve denizcilik bilgisi kavramının bir benzeri tehlikeli yükler bakımından da karşımıza çıkmaktadır. Buna göre; "tehlikeli" ya da "güvenli" olarak kesin bir sınıflandırmaya tabi tutamayacağımız pek çok yük bulunmaktadır. Yukarıda değinmiş olduğumuz "*Athanasia Comninos*" davasında da olduğu gibi, burada taşınan kömür yükünün kesin olarak tehlikeli ya da güvenli bir yük olduğunu söylemek oldukça zordur[249]. Nitekim kömürün sızdırdığı metan gazının hava ile karışarak patlayıcı bir etki yaratabileceği bilinmektedir. Ancak bu tehlike donatanın gerekli önlemleri alması ile bertaraf edilebilir. "*Athanasia Comninos*" davasında olduğu gibi kömürün beklenmedik ve anormal derecede gaz üretir şekilde olma riskini öngörmesi ise donatandan beklenemeyecektir. Davanın yargıçlarından Mustill, bu konuda, sözleşmeyi ve gerçekleşen olayları birlikte değerlendirmenin gerektiğini, sözleşmenin kuruluşundaki gerçek iradelere göre, belirli bir yükü taşımada yer alan risklerin donatan tarafından katlanılacağı taahhüt edilmiş riskler olup olmadığının sorgulanması gerektiğini belirtmiştir. Bu görüşe göre donatanların taşımayla birlikte katlanmayı taahhüt ettikleri riskler, ilgili yük için uygun taşıma yöntemleri ile önlenebilecek riskler olacaktır. Donatandan bu noktada makul adımlar atmaları beklense de uzman bir kimyager bilgisine sahip olmaları beklenemez. Bu yaklaşım ile tehlikeli olabilecek yüklerle ilgili pek çok sorun çözülebilecektir. Taşınan yüklerin büyük çoğunluğu açısından bu makul önlemlerin alınıyor olması, sözleşme ile taşınacağı belirlemiş yüklere ilişkin riskleri ortadan kaldırmak

[247] **Muran,** s.178.
[248] *Micada* v. *Texim* [1968] 2 Lloyd's Rep. 57. Davanın yargıçlarından Donaldson "*...(kaptana) sunulan şey kuru koyun postuna bürünmüş ıslak bir kurttu ve kaptanın, yükün göründüğünden temel olarak çok farklı bir şey olduğunu fark etmesini sağlayacak hiçbir şey yoktu.*" yorumunda bulunmuştur. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.182.
[249] bkz. s.60. *The Athanasia Comninos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277.

için yeterli olacaktır. Tamamen dış faktörlerden kaynaklanan ya da anormal ve beklenmedik durumlardan meydana gelen tehlikelere donatanın önlem alması beklenemez[250]. Sonuç olarak söylenebilir ki çartererler taşınmasını istedikleri yükün bir zarara neden olması halinde, yükün sözleşme kapsamı dışında olmadığını, taşınmasının "normalliğini" ve de oluşan zararın donatanın taşımaya rıza gösterdiği bir riskten kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, yükün meydana getirdiği zarar anormal ve beklenmedik olarak nitelendirilemeyecek bir sebepten bile meydana gelse (yani yük için olağan olan bir risk bile meydana gelse) donatanın oluşan zararı, çartererden talep etmesi mümkün olacaktır[251].

Yukarıda değinmiş bulunduğumuz "*Athanasia Comninos*" ve "*The Giannis*" davalarında, çartererin tehlikeli yük yüklememeye ilişkin yükümlülüğünün mutlak ("*absolute*") bir yükümlülük olduğu yani gemiye yüklenmesi üzere talimat verdiği yükün tehlikeli olduğunu kendisinin bilmiyor oluşunun önemli olmadığı belirtilmiştir[252][253].

3.2.4.2. Seyrüsefer ve Denizcilik Bilgisi ("*Navigation*" & "*Seamanship*")

"*Employment*" kavramının daha iyi anlaşılabilmesi adına, hangi talimatların "*employment*" kapsamında değerlendirilemeyeceğinin saptanması gerekmektedir. İngiliz Mahkemelerinde de "*employment*" kavramına ilişkin kapsayıcı bir tanım yapılmaktan ziyade, "*employment*" kavramının ne olmadığı değerlendirilerek sonuca ulaşılma eğilimi söz konusudur[254]. Sonuç olarak "*employment*" yetkisinin, geminin seyrüseferini ("*Navigation*") nasıl yerine getirileceğine ilişkin talimatları kapsamadığına karar verilmiştir. Çarterere devredilmiş olan yönetim yalnızca ticari yönetim olduğundan, çarterer "*employment clause*" bünyesinde kaptana bir talimat verdiğinde bu talimatın teknik açıdan nasıl gerçekleştirileceği genel anlamda hâlâ donatanın ve kaptanın yetki alanında kalmaktadır. Örneğin çartererin bir limana yönelik talimat vermesi durumunda bu limana nasıl ulaşılacağına dair seyrüsefere ilişkin tasarruf yetkisi ve sorumluluğu

[250] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.182.
[251] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.183.
[252] bkz. s.60. ("*Athanasia Comninos*"). s.63 dipnot:246. ("*The Giannis*").
[253] Benzer düzenleme TTK'da sefer çarteri sözleşmeleri için düzenlenmiş olan tehlikeli yüklere ilişkin 1148. maddede de yer almaktadır. Maddeye göre "*... tehlikeli sayılan eşya... gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleten, kendilerine bir kusur isnat edilemese dahi, 1145 inci maddeye göre sorumludur.*"
[254] **Hamblen/Jones,** s.106.

donatanda kalmaya devam etmektedir[255]. Ancak pek çok zaman, talimatın "*employment*" yetkisi kapsamında mı değerlendirileceği yoksa seyrüsefere ilişkin bir müdahale mi olduğunun tespiti kolayca yapılamamaktadır. Bu iki kavramın birbirinden ayırt edilmesi, kaptanın gelen talimatı uygulama yükümlülüğü altında olup olmadığının belirlenmesi bakımından önem arz ettiğinden pek çok davaya konu olmuştur.

"*Employment*" ve seyrüsefere ilişkin talimatlar arasındaki ayrım hakkında verilen kararlar incelendiğinde, süreç içerisinde önemli görüşlerden birine Lordlar Kamarasınca "*Larrinaga*" davasında yer verilmiştir[256]. Davada gemiye kötü hava koşullarına rağmen bulunduğu limandan ayrılması ve bir konvoya katılması talimatı verilmiştir. Bu talimat yerine getirilirken gemi bir kum yığınına sürüklenmiş ve hasar görmüştür. Bunun üzerine donatan, kazanın "*employment*" yönünden verilmiş bir talimatın yerine getirilmesi nedeniyle olduğu iddiası ile zararının karşılanması için çartererden davacı olmuştur. Ancak yargılama neticesinde donatanın talebi reddedilmiştir. Mahkemece, geminin limandan ne zaman ayrılacağına ilişkin bir talimatın, "*employment*" yönünden bir talimat olmadığına karar verilmiş ve geminin ticari yönetimi için verilen bir talimat ile bu talimatı gerçekleştirmek için nasıl hareket edileceği hususunun farklı şeyler olduğu belirtilmiştir. Davanın yargıçlarından Lord Porter "*A limanından B Limanına yelken açma talimatı genel anlamda bir ticari yönetim talimatıdır, ancak geminin tam olarak ne zaman yelken açacağına dair talimat ticari yönetime ilişkin değildir çünkü amaç geminin ticari olarak nasıl yönetileceği değil bu yönetim sırasında nasıl hareket edeceğini yönlendirmektir.*" şeklinde "*employment*" kavramının sınırını çizmeye çalışmıştır[257].

"*Employment*" ve seyrüsefer arasındaki ayrıma ilişkin daha ileri tarihli bir başka örnek "*Erechthion*" davasıdır[258]. Davada gemiye, liman yetkilileri tarafından bir demirleme yerine gitmesi talimatı verilmiş ve gemi demirleme yerine yaklaşırken işaretlenmemiş bir cisme çarparak hasar almıştır. Davada öncelikle, çartererin limana gidilmesi yönündeki emrinin, limana varıldığında liman idaresi tarafından belirlenecek boşaltma yerine gidilmesi emri anlamına geldiği değerlendirilmesinde bulunulmuştur. Bu nedenle geminin

[255] bkz. NYPE 2015 Kloz 26: "*The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats…*"
[256] *Larrinaga S.S. Co. v. The King* [1945] A.C. 246 (H.L.)
[257] *Larrinaga S.S. Co. v. The King* [1945] A.C. 246 (H.L.) Lord Porter: "*An order to sail from port A to port B is in common parlance an order as to employment, but an order that a ship shall sail at a particular time is not an order as to employment because its object is not to direct how the ship shall be employed, but how she shall act in the course of that employment.*"
[258] *New A Line v. Erechthion Shipping Co. S.A. (The Erechtion)* [1987] 2 Lloyd's Rep.180 (Q.B.).

yük hafifletmek için demirleme yerine gitmesi yönünde verilen talimatın "*employment*" kapsamında kabul edileceği kararı verilmiştir. Yargıç Staughton, seyrüsefere yönelik bir talimat ile ayrımın yapılabilmesi adına teorik bir örnek vererek "*geminin tam olarak nereye demirlemesi gerektiğine ilişkin bir talimat seyrüsefere ilişkin olurdu.*" yorumunda bulunmuştur[259].

"*Employment*" ve seyrüsefer kavramları arasındaki farkı belirleme noktasında günümüzde kabul gören mevcut yaklaşıma ise "*The Hill Harmony*" davası ile varılmıştır. "*The Hill Harmony*" davası bu açıdan uygulama için yol gösterici olmaktadır[260]. Bu davada ayrıca "*Utmost despatch*" ve "*employment*" klozlarının ne ifade ettiği ve beraberce nasıl işledikleri hususu da değerlendirilmiştir. İlgili davada Lordlar Kamarası yargıçlarından Lord Hobhouse tarafından dile getirilen görüşe göre ticari yönetim ve "*employment*" klozu ekonomik anlam ifade eder ve geminin kazanç sağlama potansiyelinden istifade edilmesine ilişkindir[261]. Dolayısıyla bu karar ışığında çartererin kazancını etkileyeceğinden, artık rotanın ve geminin hızının belirlenmesi çartererin talimat yetkisi kapsamında sayılmaktadır. Bu talimatların çarterer için doğrudan ekonomik karşılıkları olmaktadır. Davanın yargıçlarından Lord Bingham, "*employment*" ve seyrüsefer kavramlarının birbirinden ayrılmasında noktasında "*çartererin gemiden yararlanma hakkının tam ve adil bir etki tanınması"* gerektiğini söylemiş ancak çartererin bu yetkisini "*kaptanın denizcilikle ilgili uzmanlık alanına giren konulara müdahale*

---

[259] Lord Staughton: "*...as to precisely where the vessel should anchor,...would have been an order as to navigation.*" *New A Line v. Erechthion Shipping Co. S.A. (The Erechtion)* [1987] 2 Lloyd's Rep.180 (Q.B.).

[260] *The Hill Harmony* [1998] 2 Lloyd's Rep. 397, [1999] 2 Lloyd's Rep. 209 (C.A.) [2001] Lloyd's Rep. 147 (H.L.). Özet olarak: Dava kapsamında çartererin, Kanada'nın Vancouver kentinden Japonya'ya Pasifik Okyanusu üzerinden, kuzeyden bir rotadan gidilmesi yönündeki talimatı kaptan tarafından göz ardı edilmiştir. Kaptan bunun yerine yolculuğu daha uzun olan güneyden bir rotadan geçerek tamamlamıştır. Dava kapsamında çartererin talimat verdiği kuzeyden olan rota denizcilik tabiri ile "*Great Circle*" yani "Büyük Daire"; kaptanın izlediği güneyden rota ise "*rhumb line*" yani "kerte hattı" üzerinden geçmektedir. Kaptan bu rotayı takip etmesinin gerekçesi olarak geminin kötü hava koşulları ile karşılaşması ihtimalini göstermiştir. Ancak gerekçesinin delili olarak, aynı gemi ile önceki bir seferde benzer bir kuzey rotasından geçerken kötü hava koşullarına yakalanmasını ve geminin hasar almasını göstermiştir. Olay hakkında ilk olarak tahkime başvurulmuş, karar çarterer lehine olmuştur. Kaptanın makul gerekçeler olmadan çartererin "*employment*" klozu kapsamındaki talimatlarına uymamasının sözleşmeye aykırı olduğu belirtilmiştir. Tahkim kararında göre kaptanın talimata uymama nedeni makul bir gerekçe olarak kabul edilmemiş, kaptanın yalnızca kendisine kolay gelen yolu tercih ettiği belirtilmiştir. Ardından Ticaret Mahkemesi ve İstinaf Mahkemesinde ise kaptanın, çarterer tarafından geminin gideceği yeri belirten talimatına, gemiyi tehlikeye atmadığı müddetçe uyması gerektiği belirtilmiş ancak geminin talimat verilen yere nasıl gideceği ise seyre ilişkin olduğu kararı verilerek, kaptanın "*employment*" klozuna aykırı davranmadığı tespiti yapılmıştır. En son Lordlar Kamarası'nın önüne gelen olayda Lordlar Kamarası, oy birliği ile "*employment*" klozunun ekonomik yönü dolayısıyla çartererin rotayı belirleme hakkı olduğu kararına varmıştır.

[261] Lordlar Kamarası yargıçlarından Lord Hobhouse: "*Employment embraces the economic aspect – the exploitation of the earning potential of the vessel.*" şeklinde karara etkili olan görüşünü paylaşmıştır. *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

edemez, özellikle de geminin, mürettebatının ve yükün emniyeti veya güvenliğinin söz konusu olduğu durumlarda… Geminin işleyişine ilişkin teknik sorular onun (kaptan) içindir." şeklindeki yorumu ile sınırlandırmıştır[262]. Bu değerlendirmelerinin ışığında, çarter sözleşmesinin özel şartlarına ve güvenlik hususlarına tabi olacak şekilde, bir yere hangi rotanın izlenerek gidileceğine ilişkin kararın çartererlere ait olduğu sonucuna ulaşmıştır. Lord Hobhouse, hangi deniz rotasının izleneceğine ilişkin kararın seyrüsefere ilişkin olmadığını görüşünü savunarak seyrüseferi "*denizcilik bilgisi meseleleri*" ("*matters of seamanship*") olarak ele almıştır. Lord Hobhouse'un görüşüne göre seyrüsefer "*geminin suda ilerlemesini ilgilendiren her şeyi*" kapsamamaktadır ve yalnızca denizcilik bilgisinin gerekli olduğu durumlarda söz konusu olacaktır.

Kararda Lord Bingham, çarterer tarafından bir yere gidilmesine yönelik bir talimat verildiğinde, donatanın "*denizciliğe ilişkin bir nedeni olmadıkça en kısa ve en hızlı olan*" yoldan ilerlemek yükümlüğü altında olduğunu belirtmiştir[263]. Yine Lordlar Kamarası kararında Lord Hobhouse tarafından "*utmost despatch*" ifadesi hakkında da tüccarların zamandan tasarruf etme politikasını hayata geçirmeyi amaçlayan bir tüccar klozu olduğu yorumu yapılmıştır[264]. Dava kapsamında aslen "*employment*" klozu kapsamındaki ticari yönetimi ile kaptanın seyrüsefere ilişkin teknik yönetimi ayırıma hiç değinilmeden "*utmost despatch*" klozu üzerinden de karara varılması mümkün gözükmektedir. Nitekim bir sözleşmede "*utmost despatch*" düzenlemesi olması halinde (ki, dava konusu olayda da taraflar "*utmost despatch*" düzenlemesi içeren bir NYPE çarter partisi üzerinden sözleşme akdetmişlerdir) çartererin, kısa ve hızlı rotadan gidilmesi talimatı olmasa bile kaptan yine de en hızlı ve kısa rotadan seyri gerçekleştirmek durumundadır[265]. En kısa rotanın en hızlı rota olmadığı nadir durumlarda kaptan, önceliğini hıza vererek en çabuk yolculuk yapılacak rotayı seçmelidir[266].

---

[262] Lord Bingham: "*charterer's right to use the vessel must be given full and fair effect", "it cannot enroach on matters falling within the specialised Professional maritime expertise of the master, particularly where the safety or security of the vessel, her crew and her cargo are involved… Technical questions concerning the operation of the vessel are for him.*" *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

[263] Lord Bingham: "*the route which is shortest and therefore quickest, unless there is some other route which is usual or there is some other maritime reason for not taking the shortest and quickest route.*" *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

[264] Lord Hobhosue: "*The "utmost dispatch" clause is… a merchants' clause with the object of giving effect to the mercantile policy of saving time*." *The Hill* Harmony [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

[265] **Maxwell,** s.1509.

[266] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.328.

Bu karar, çartererin yetkilerini genişletmiş olması nedeniyle eleştirilmektedir. Davadan çıkan sonuca göre, çartererin talimat verme hakkının yalnızca sefer öncesi rota planlaması ile sınırlı olması için mantıklı bir neden olmadığı ve çarterer rota hakkında talimat verme yetkisine sahip olursa gemi seyir halinde iken de rotaya ilişkin talimat verebileceği belirtilmektedir. Bu eleştiri kapsamında çartererin, rotaya ilişkin sürekli olarak güncel talimatlar verebileceği kabulünde ulaşılan fiilî sonuca göre neredeyse geminin seyrüseferini de yürütenin çarterer olduğu belirtilmektedir[267]. Ayrıca verilen kararın ardından; "*employment*" ve seyrüsefere ilişkin talimatlar arasındaki sınırın hâlen net olmadığı, "*The Hill Harmony*" davasında yaşanan olayın, sınırları belirlemek adına fazlaca uç noktalarda olduğu belirtilmektedir[268]. Davada çartererin talimatları çok büyük bir rotayı kapsayacak geniş bir ölçekte iken kaptanın da talimatı reddetme gerekçesi tatmin edicilikten uzak kalmaktadır. Ancak yine de netice itibariyle geminin seferini gerçekleştireceği genel rotaya ilişkin çarterer tarafından verilen talimatlar "*employment*" kapsamında değerlendirilmektedir. Kaptan, güvenlik ve denizcilik bilgisi istisnaları dışında bu talimatlara uyma yükümlülüğü altındadır[269].

Bu noktada belirtilmelidir ki, seferlerin en kısa yoldan ve en hızlı şekilde gerçekleştirmesi, kaptanın gemi ve mürettebatın güvenliğini sağlama yükümlülüğünün önüne geçebilecek bir yükümlülük arz etmemektedir. Gemi için tehlikeli olacak hava koşulları, deniz riskleri ve politik tehlikeler ile karşı karşıya kalındığında kaptan, geminin yavaş bir hızda gitmesini, gerektiği takdirde kısa rotadan ayrılması sağlayabilir; çartererden tehlikelere rağmen hız ve rotaya ilişkin bir talimat gelirse kaptan bu talimatları reddedebilir. Bu durum kaptan için bir hak olduğu kadar mecburiyet de arz etmektedir. Buradaki kıstas kaptanın keyfiyete dayalı karar vermemesi ve kendisine kolay geldiği için sakin suları seçmemesidir[270].

[267] **Hamblen/Jones,** s.112-113.
[268] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.343.
[269] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.460-461.
[270] Bu görüşler yine "*The Hill Harmony*" davası yargıçlarından Lord Hobhouse tarafından dile getirilmiştir. *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

3.3. Donatanın Uyma Yükümlülüğü Altında Olmadığı ve Reddetme Hakkı Bulunan Talimatlar

Çartererin "*employment*" yetkisi kapsamında vereceği talimatlar, geminin güvenliği ve seyrüsefere müdahale gibi nedenlerle, taraflar arasında hazırlanan sözleşmelerde açıkça yer almasa da zımni olarak sınırlandırmaktadır. Ancak çoğu zaman taraflar bu zımni sınırları yeterli görmeyip, sözleşme iradeleri doğrultusunda, içinde bulundukları durumun somut şartlarına göre çartererin talimat yetkisini sınırlandıracak başkaca düzenlemeler yapmaktadırlar. Standart form sözleşmelerde bu yönde pek çok kayda rastlanmakta, taraflar bu kayıtları sözleşmenin somut şartlarına göre düzenlemektedirler. Örnek vermek gerekirse çartererin talimat yetkisini sınırlandıran düzenlemelerin başında, geminin seyahat edebileceği bölgeleri belirleyen coğrafi sınırlar ve gemide taşınacak yüke ilişkin sınırlar yer almaktadır.

Bu başlık altında incelenecek düzenlemeler, taraflarca sözleşmeye açık olarak eklenmiş şartlar olduğundan, çartererin bu düzenlemelerin dışına çıkacak bir talimat vermesi sözleşmeye aykırılık teşkil edecektir. Çartererden sözleşme şartlarının dışında bir talimat alan donatanın bu talimatlara uyma yükümlülüğü bulunmadığından bu yöndeki talimatları reddedebilmektedir[271]. Ancak donatanın, bu başlık altında incelenecek, sözleşme şartlarını aşan talimatları reddetmesi yönünde kesin olarak bir yükümlülüğün olduğunun söylenmesi mümkün değildir. Sözleşme sınırlarını aşan bir talimatla karşılaşan donatan, kendi iradesi ile bu talimatlara uymayı da kabul edebilir. Uygulamada da sıklıkla donatanların, aşağıda inceleneceği üzere, çeşitli güvenceler alarak, sözleşmede yer alan sınırlandırmalar dışına çıkan talimatlara uymaları söz konusu olmaktadır.

3.3.1. Ticari Sınırlar ("*Trading Limits*")

Zaman çarteri sözleşmesinin muhtevası gereği ticari yönetimi devralan çarterer, sözleşme süresi boyunca ticari çıkarlarına göre kazanç elde edebileceğini düşündüğü herhangi bir limana gitmek isteyeceğinden, kaptana bu yönde talimat verebilecektir. Ancak çartererin dünya üzerinde istediği herhangi bir bölgeye gemiyi götürebilecek olması donatanın menfaatine belli ölçüde uygun olmayabilir. Bu sebeple zaman çarteri

[271] **Hamblen/Jones,** s.118. **Ülgener,** (Zaman) s.209-210.

sözleşmelerine çoğu zaman coğrafi sınırlar konulmaktadır[272]. Standart form sözleşmelerde ilgili düzenlemeye genellikle "*trading limits*" şeklinde ifade edilen ticari sınırlamaların yer aldığı kloz bünyesinde yer verilmektedir. Örneğin NYPE 2015 çarter partisindeki ilgili düzenleme "*Trading Limits - The Vessel shall be employed in such lawful trades… within the following trading limits… as the Charterers shall direct.*" şeklindedir. Sözleşmelerde maktu olarak belirlenmiş talimat verilebilecek bölgelere ya da bölgelerin sayılacağı ilgili kısım boş bırakılarak tamamen taraflarca belirlenecek coğrafi sınırlara rastlamak mümkündür[273]. Böylece donatan, gemisinin klas kuruluşları ya da tekne sigortacılarının güvenli göremediği bölgelere gitmesinin önüne geçebilmekte, bazı bölgelerde mevsimsel olarak artan deniz tehlikelerinden koruyabilmektedir. Böyle bir durumda çarterer de yalnızca coğrafi sınırlar içerisinde kalan bölgelere gidilmesi yönünde talimat verebilmektedir. Çarterer bu sınırlara riayet etmeden bir talimat verirse bu sözleşmenin ihlali anlamına gelecektir. Kaptan, çartererden coğrafi sınırlar dışında bir bölgeye gidilmesi talimatı alması durumunda bu talimatı reddetme hakkına sahiptir[274]. Konuya ilişkin *"The Sussex Oax*" davasının yargıçlarından Devlin, Konu ile ilgili "*zaman çarter partilerinde yer alan ve kaptanı çartererin hizmete/istidama ilişkin talimatı altına sokan klozun, çartererin talimat vermeye yetkisi olmadığı konularda da kaptanı uymaya zorlayacak şekilde yorumlanmasını düşünemiyorum.*" yorumunda bulunmuştur[275].

Sözleşme kapsamında coğrafi sınırlar belirleniyor olsa da çartererin gemiyi kullanım menfaati ve ticari çıkarları bazı durumlarda coğrafi sınırlar dışında da geminin kullanılması ihtiyacını doğurabilmektedir. Taraflar da hem donatanın gemisi üzerindeki menfaatini korumak hem de sözleşmenin devamını sağlamak adına, coğrafi sınırlar dışına çıkılıyor olması sebebi ile ödenecek ekstra sigorta primlerini ve ilave masrafları ve gerektiği halde daha yüksek bir navlunu çartererin ödemesi koşulu ile bu sınırların dışına seyahat etmektedirler. Ancak coğrafi sınırların dışına çıkılıyor oluşu ve ekstra sigorta

[272] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.123 vd. **Ülgener,** (Zaman) s.207-208.
[273] Örneğin NYPE 2015 ve BALTIME 2001 çarter partilerinde ilgili bölüm boş bırakılarak taraf iradelerine bırakılmış iken, NYPE 46 sürümünde gidilebilecek yerlerin tek tek sayılması yöntemi tercih edilmiştir. NYPE 46' Satır 26'da yer alan düzenleme şöyledir: "*…in British North America, and/or United States of America, and/or West Indies, and/or Central America, and/or Caribbean Sea, and/or Gulf of Mexico, and/or Mexico, and/or South America …. and/or Europe, and/orAfrica, and/or Asia, and/or Australia, and/or Tasmania, and/or New Zealand, but excluding Magdalena River, River St. Lawrance between October 31st and May 15th, Hudson Bay and all unsafe ports; also excluding, when out of season, White Sea, Black Sea and the Baltic…*"
[274] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.125.
[275] *The Sussex Oak* (1949) 83 Ll.L.Rep. 297. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.125'ten naklen.

primlerinin ödeniyor oluşu çartererin sözleşme kapsamındaki diğer yükümlülüklerini bertaraf etmemektedir[276].

Donatan, çartererden gelen coğrafi sınır dışında bir talimatı yerine getirmiş ise ve bunun sonucunda bir zarar meydana gelmiş ise, oluşan zararları çartererden talep edebilmesi için kaptan aracılığı ile talimata ilişkin bir protestonun çekildiğinin ispatlanması gerekmektedir[277]. Donatan ancak bu şekilde zararı talep edebilecek ayrıca coğrafi sınırlar dışındaki sefer için piyasada daha yüksek bir navlun söz konusu ise aradaki bu fark da talep edilebilecektir[278].

Gemi tekne sigortacıları, gemilerin sigorta poliçesinin yapılması esnasında genellikle poliçenin "Enstitü Teminat Sınırları (IWL – "*Institute Warranties Limits*")" içinde geçerli olacaklarını düzenlemektedirler. Bu bir nevi sigorta poliçesi coğrafi sınır klozu olmaktadır. Taraflar da zaman çarteri sözleşmesi akdederken geminin de sigorta kapsamının dışında kalmasını önlemek adına "*trading limits*" klozu kısmına poliçede yer alan kayda yer vermektedirler[279]. 2000 yılında Londra'da yer alan "*Institute of Chartered Underwrites*" enstitüsü, IWL sınırlamalarını gözden geçirerek 2003 yılında "Uluslararası Seyir Sınırları (INL – "*International Navigating Limits*")" yayınlamıştır[280].

3.3.2. Yüke İlişkin Sınırlamalar

Zaman çarteri sözleşmelerinde çartererin talimatların uyulması yükümlülüğün sınırlandırıldığı alanlardan bir diğeri de yüke ilişkin olarak karşımıza çıkmaktadır. "*Employment*" kavramı daha önce de belirtildiği üzere sözleşmede yer alan diğer klozlarla birlikte bir bütün oluşturmaktadır. Yüke ilişkin sınırlamalar da bunlardan biridir. Hatta coğrafi sınırlar, güvenli liman, yüke ilişkin sınırlar, "*utmost despatch*" kavramı "*employment*" klozu ile iç içe genellikle aynı kloz altında ve birbirini takip eden cümlelerde kendilerine yer bulmaktadırlar. Örneğin BALTIME 2001 Kloz 2 düzenlemesi

---

[276] Örneğin coğrafi sınırlar dışında da çartererin hâlâ güvenli liman seçme yükümlülüğü devam etmektedir. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.220.
[277] **Muran,** s.150.
[278] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.126-127.
[279] Örneğin NYPE 46 çarter partisinde "*Trading exclusions*" başlıklı 62 numaralı klozda "*always within Institiute Warranty Limits*" hükmüne yer verilmiştir.
[280] **Omholt, Jensen,** Maritime Optima, "International Navigating Limits", <https://help.maritimeoptima.com/en/articles/5909342-international-navigating-limits> s.e.t. 08.05.2024.

"*The Vessel shall be employed in lawful trades for the carriage of lawful merchindise only between safe ports and places…*" şeklindedir[281].

Zaman çarteri sözleşmesi kapsamında kaptan, çarterer tarafından yüklenecek ve taşınacak yük hakkında detaylı olarak bilgilendirilmelidir. Zaman çarteri sözleşmesi yük taşınması amacı ile akdedildiği takdirde taşınması istenen yüke ilişkin; sayısı, hacmi, ağırlığı, buharlaşma, parlama dereceleri, diğer yüklerle olan teması, istif sırası, belgeleri gibi tüm bilgileri çarterer tarafından donatana sunulmalıdır[282].

Uygulamada taraflar standart form sözleşmelerde matbu olarak yer alan hukuka uygun yük, "*lawful merchandise*" klozunu kabul etmelerine rağmen ilave düzenlemelere de yer vererek "*cargo exclusions*" şeklinde ifade edilen düzenlemeler ile sözleşme kapsamında taşınmasını istemedikleri yükleri belirleyebilmektedirler[283].Aslen çarterer ticari çıkarlarına daha uygun olacağından her türlü yükün taşınmasını arzu edecektir. Örneğin on yıl için düzenlenmiş bir zaman çarteri sözleşmesinde çarterer, birkaç yılın ardından hangi yüklerin talebinin artacağını ve hangi yükleri taşımanın ticari menfaatine daha uygun olacağını önceden bilemeyebilir. Bu sebeple yüke ilişkin sınırlamalar çartererler tarafından arzu edilmeyen sınırlamalar olmaktadır. Bu düzenlemenin yer almasının asıl nedeni donatanın gemisi üzerindeki menfaatini korumak istemesi olduğunu söyleyebiliriz. Böylece donatan hangi yüklerin taşınmasını istenmiyorsa tek tek saymak suretiyle, kimi zaman bazı yüklerin taşınmasını şarta bağlayarak kloz altında yer vermektedirler[284].

"*Excluded cargo*" kavramı, donatanın taşımayı kabul etmediği, çartererin de taşıması talimatı verme hakkı olmadığı yükler için kullanılmaktadır. Çartererin sayılan sınırlamalara aykırı bir yükün taşınması talimatı vermesi durumunda bu durum sözleşmeye aykırılık teşkil edeceğinde donatan ve kaptanın bu talimata uyma yükümlülüğü

---

[281] Benzer yönde bkz. NYPE 2015 Kloz 1 Par. (b), SHELLTIME 4 Kloz 4 Par. (c).
[282] **Muran,** s.162.
[283] Örneğin BALTIME 2001 çarter partisinin 17/(b) kutucuğu, tarafların taşınmaması üzerine anlaştıkları yüklerin yazılmasına ayrılmıştır. Standart form sözleşmelerde farklı isimlendirmelere de rastlanmaktadır. Örneğin NYPE 2015 çarter partisinin Kloz 16 düzenlemesi doğrudan "*Cargo Exclusions*" olarak isimlendirilmiş ve tek tek taşınmayacak yüklerin sayılmasından ziyade taşınmayacak yüklerin özelliklerinin sayıldığı genel bir düzenleme olarak hazırlanmıştır.
[284] Örneğin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO – International Maritime Organization) tehlikeli yüklere ilişkin "*The International Maritime Dangerous Goods Code*" (IMDG), Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu yayınlamıştır. Kodun 2020 versiyonuna T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın internet sitesinden ulaşılabilmektedir. bkz.<https://uhdgm.uab.gov.tr/uluslararasi-sozlesmeler> s.e.t. 15.04.2024.

bulunmamaktadır bu talimatın reddi "*employment*" kloza aykırı davranıldığı anlamına gelmemektedir[285]. Yukarıda değinilen "*The Sussex Oax*" davasında belirtildiği üzere "*employment*" klozu ile söz konusu olan donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü, çartererin talimat verme hakkı olmadığı konuları kapsayacak kadar geniş değildir[286]. Sözleşme ile taşınmayacağı kararlaştırılmış yükün donatanın haberi olmaksızın yine de taşınması halinde donatanlara sözleşmeyi feshi etme hakkı verip vermeyeceği tartışılmıştır[287]. Sonuç olarak taşınan yükün küçük bir kısmının (*de minimis* olarak değerlendirilecek miktarın üzerinde olmak şartıyla) sözleşme ile taşınmayacağı kararlaştırılmış olan bir yük olduğunu fark eden donatana, doğrudan sözleşmeye fesih hakkı vermenin uygulama için sıkıntı yaratabileceği görüşü dile getirilmiştir[288]. Günümüzde İngiliz Mahkemelerinin "*excluded cargo*" düzenlemelerine aykırılığı, sözleşmeye aykırılık olarak değerlendirse bile sözleşmenin feshini gerektiren bir durum olarak değerlendirmeyeceği belirtilmektedir[289].

Donatan, taşınmayacağı kararlaştırılmış olan yükleri gemisinde taşırsa bu durumda oluşan zararlardan talep hakkı olması için, taşınmayacağı kararlaştırılmış olan yükün donatanın bilgisi dışında yüklenmiş olması gerekmekte ya da donatanın, kaptana ancak bir protesto sonrası kabul edilmesi talimatı vermesi gerekmektedir. Bu şartlar sağlanırsa "*excluded cargo*" listesinde bulunan yüklerin piyasa değerine göre fazladan navlun almaya ve bir zarar meydana gelirse bu zararı da tazmin hakkına kavuşmaktadırlar[290].

Türk Ticaret Kanunun zaman çarteri sözleşmeleri hükümlerinde, yüke ilişkin düzenlemelere yer verilmemiştir. Yukarıda incelenmiş olan standart form sözleşmelerde yer alan düzenlemelere benzer hükümlere ise TTK'nın navlun sözleşmesi düzenlemeleri arasında madde 1144-1151 arasında rastlanmaktadır. TTK madde 1145 hükmü ile çarterer yük hakkında yanlış beyanda bulunursa, TTK madde 1146 gereği taşınması, transit geçirilmesi menedilmiş eşyayı yüklerlerse, TTK madde 1147 hükmü gereği, kaptanın bilgisi dışında gizlice eşya yüklerse, TTK madde 1148 hükmü gereği, denizde can ve mal

---

[285] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.180. **Ülgener,** (Zaman) s.210.
[286] bkz. s.71.
[287] *Chandris v. Isbrandtsen-Moller* [1951] 1 K.B. 240.
[288] Yargıç Devlin: "*If it be the law that an owner who at the end of a voyage discovers that a small portion of cargo (enough to be above de minimis) outisde the contract description has been shipped, albeit with the knowledge of the master, can tear up the whole contract, it may result in some practical inconvenience.*" *Chandris v. Isbrandtsen-Moller* [1951] 1 K.B. 240. De
[289] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.180.
[290] **Muran,** s.165. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.180.

koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya yüklerlerse ve bir zarar meydana gelirse donatana karşı sorumlu olurlar.

3.3.3. Son Yolculuk Talimatı

Zaman çarteri sözleşmeleri belirli bir zaman dilimi üzerinden akdedildiğinden, sözleşmenin süresinin dolması ile birlikte çartererin gemiyi iade etme ("*redelivery*") yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu yükümlülük sonucunda çartererin gemiyi, sözleşmenin asgari süresi dolmadan ya da azami süresi dolduktan sonra teslim etmesi sözleşmenin ihlali anlamına gelecektir[291]. TTK madde 1137'de de çartererin bu yükümlülüğü "*Tahsis olunan, sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirtilen yerde ve halde iade etmekle yükümlüdür.*" şeklide hüküm altına alınmıştır. Zaman çarteri sözleşmelerinde zilyetliğin el değiştirmesi söz konusu olmadığından geminin iade edilmesi ("*redelivery*") olarak ifade edilen durum aslen "*employment*" kapsamında çartererin elde etmiş olduğu ticari talimat verme yetkisinin donatana tekrar teslim edilmesidir[292].

Çartererlerin sözleşme süresi sonunda gemiyi iade etme yükümlülüklerine ek olarak, sözleşme süresi boyunca sadece sözleşmeye ve hukuka uygun, "meşru" ("*legitimate*") yolculuklar için talimat verme yükümlülüğü bulunmaktadır[293]. Bu yükümlülüğün bir sonucu olarak çartererlerin, sözleşmeye aykırı davranmamak adına, sözleşme kapsamındaki geminin kullanılmasına yönelik verecekleri son sefer talimatını, çarter süresinin sonuna denk gelmesini sağlayacak şekilde vermeleri gerekmektedir. Başka bir değişle; çartererin, geminin makul olarak sözleşme süresi içinde bitirebileceği talimatları verme yükümlülüğü bulunmaktadır. Geminin, sözleşme süresini aşmadan yerine getirmesinin beklenemeyeceği seferlere yönelik talimatlar sözleşmeye aykırı olacağından, donatanların ve kaptanların bu talimatlara uymayı reddetmesi mümkündür[294]. Ayrıca belirtilmelidir ki geminin zamanında teslimini sağlayacak şekilde son yolculuk talimatının verilmesi yükümlülüğü, sözleşmede açıkça belirlenmemiş olsa bile sözleşmenin doğası gereği zımnen bu yükümlülüğün var olduğu kabul edilmektedir[295].

---

[291] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.96. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.445.
[292] **Ülgener,** (Zaman) s.251.
[293] **Coghlin/ Kimball/Baker ve diğerleri,** s.105-106
[294] **Hamblen/Jones,** s.114.
[295] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s105-106. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.445.

Çartererden gelen son sefere ilişkin talimatın, sözleşmenin süre sınırı bakımından meşru olup olmadığının değerlendirileceği zaman yine talimatın verildiği zaman olmaktadır. Bu talimat verildiği anda, sözleşmenin sınırlarını aşacağı aşikâr ise çarterer sözleşmeye aykırı davranmış olur ve donatanın bu talimata uyma yükümlülüğü bulunmamaktadır[296]. Ancak genellikle uygulamada bu tür talimatlar belli bir zaman önceden verilmektedir[297]. Bu sebeple çartererin yükümlülüğü devam eden bir yükümlülük olup seferin gerçekleştirileceği anda da meşru olmalıdır. Başta meşru olan talimatın daha sonradan geçerliliğini yitirerek sözleşme süresi içinde tamamlanamayacağı anlaşılırsa, donatanın bu seferi yerine getirme yükümlülüğü bulunmamakta, çartererin yeni bir meşru sefer talimatı vermesi gerekmektedir[298]. Lordlar Kamarasında görülen "*The Gregos*" davasında çartererin daha sonradan süreyi aşma ihtimali ortaya çıkan talimatının akıbeti değerlendirilmiştir[299]. Davanın yargıçlarından Lord Templeman, bu tür talimatların da doğrudan sözleşmeye aykırılık olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmuştur. Ancak diğer bir yargıç Lord Mustill, meşru olmayan talimatların doğrudan sözleşmeye aykırılık olarak değerlendirilmesi noktasında daha kuşkulu bir yaklaşım sergilemiş ancak çartererin meşru (sözleşme süresi içinde bitirilebilecek) bir talimat vermeyi ısrarla reddetmesi ya da başka bir değişle meşru olmayan talimatında diretmesi halinde sözleşmenin feshinin söz konusu olduğunu belirtmiştir[300]. Daha çok kabul gören görüş Lord Mustill'in görüşü olmuştur[301].

Sonuç olarak çartererin, sözleşme süresini aşacak bir yolculuğa ilişkin, meşru olmayan talimat vermesi, aslen bu talimatı verme yetkisi olmadığından, donatan ve kaptan üzerinde bağlayıcılığı olmayan bir talimat olmaktadır. Talimatın reddi durumunda çartererin bu kez sözleşme sürelerine uygun, yeni bir meşru talimat vermesi gerekmektedir. Bu ikinci talimatı vermemekte diretilirse sözleşmenin feshi söz konusu olabilmektedir. Çartererin meşru olmayan bir talimat vermesi durumunda donatanın talimatı reddetme hakkı olsa da bu bir yükümlülük olmadığından talimatın yerine getirilmesi de tercih

---

[296] **Ülgener,** (Zaman) s.262.
[297] **Hamblen/Jones,** s.114.
[298] **Ülgener,** (Zaman) s.261.
[299] *Torvald Klaverness v. Arni Maritime (The Gregos)* [1995] 1 Lloyd's Rep. 1 (H.L.).
[300] Lord Mustill: "*...but that the charterers' persistene in it after it had become invalid showed that they did not intend to perform their obligations under the charter. This is to say, they " evinced an intention no longer to be bound" by the charter*." *Torvald Klaverness v. Arni Maritime (The Gregos) [1995] 1 Lloyds Rep. 1 (H.L.).*
[301] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.106. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.445. **Hamblen/Jones,** s.115.

edilebilmektedir. Eğer meşru olmayan talimata uyulması tercih edilirse, donatan talimat ile sözleşme ile belirlenen süre dışında kalan zaman için de navluna (ya da tahsis ücretine) hak kazanmaktadır[302]. Bu sürede kazanılacak navlun, eğer navlun piyasası düşmüş ise sözleşmede yazılı olan navlun olacaktır ancak navlun piyasası sözleşmede düzenlenen duruma göre yükselmiş ise aradaki farkın talep edilmesi de mümkündür[303]. Donatan, navluna ilaveten ayrıca, bu talimata uymanın sonucunda uğranılan zarar ve kayıplar için de tazminat alma hakkına sahiptir[304].

3.3.4. Savaş Riskleri

Zaman çarteri standart form sözleşmelerinde, "coğrafi sınırlar" ve yukarıda değinmiş olduğumuz "güvenli liman" kavramları paralelinde değerlendirilebilecek olan ve bu klozlar kapsamında da taraflara belirli sözleşmesel sınırlamalar getirecek olan ancak konuya verilen önem gereği kendi başına bir kloz altında düzenlenen "savaş riski" klozlarına da rastlanmaktadır. "Savaş riski" klozu aslen, "*employment*" kavramının istisnaları altında yer verdiğimiz, geminin güvenliği göz önüne alınarak hazırlanmış olan bir klozdur. Buna karşın çartererlerin sıklıkla bu düzenlemede yer alan sınırlar dışına çıkarak talimatlar vermeleri ve donatanların da çeşitli güvenceler alarak bu talimatları yerine getirmeleri söz konusu olabileceğinden "savaş riskleri" klozu bu alt başlık altında değerlendirmiştir. Kimi standart formlarda bu kloz çarter partinin kendi metninde yer almasa da özellikle BIMCO tarafından hazırlanmış olan "savaş riski" klozu "CONWARTIME" gibi klozlar, çarter partilere derç edilmek yoluyla konu düzenleme altına alınmaktadır[305].

CONWARTIME 1993 Klozunun (2) nolu alt maddesinde "*Gemi, donatanın yazılı rızasını almadıkça, kaptanın ve/veya donatanın makul kanaatine göre; geminin, yükün, mürettebatın veya gemide bulunan diğer kişilerin savaş risklerine maruz kalabileceği ya da maruz kalma olasılığının bulunduğu, herhangi bir limana, yere, bölgeye (karada ya da denizde oluşu fark etmeksizin), kanala, su yoluna gitmesi talimatı verilemeyecek veya devam etmesi istenemeyecektir. Gemi eğer girildikten sonra tehlikeli hale gelen yukarıda*

[302] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.108.
[303] **Ülgener,** (Zaman) s.263.
[304] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri**, s.108.
[305] NYPE 2015 ve BALTIME 2001 çarter partileri sırasıyla CONWARTIME 2013 ve CONWARTIME 1993 klozlarını taşımaktadırlar. SHELLTIME 4 çarter partisinde ise Kloz 34 ve 35 altında doğrudan çarter parti metninde "savaş riski" düzenlenmiştir.

sayılan bir yerde bulunursa burayı terk etmekte özgür olacaktır." düzenlemesine yer verilmiştir[306]. Böylece çartererlerin gemiyi, kaptanın ya da donatanın makul kanaatine göre geminin savaş tehlikelerinden zarar görme riski altında olabileceği bir yere göndermesinin önüne geçilmektedir. Donatan ya da kaptan, çartererin talimatını yerine getirmeden, en azından gemiyi savaş risklerine altına sokacak ciddi bir ihtimal olup olmadığını incelemelidir. Donatan ya da kaptanın geminin seyri ve işletilmesi için gerekli beceri, dikkat ve özeni göstermiş olmasına karşın gemi zarar alma riskiyle karşı karşıyaysa geminin savaş riskleri altında olduğu kabul edilmektedir[307].

CONWARTIME Klozunun (2) alt nolu hükmü, çartererin yolculuk için verdiği talimatında, donatan ya da kaptan tarafından gemiyi savaş riskine maruz bırakacağına karar verilmiş olan yerler özellikle belirtilmemiş olsa dahi uygulanacaktır. Çartererin verdiği talimat denizcilikte alışılagelmiş ve olağan bir rota dahi olsa, gemiyi savaş risklerine maruz bırakacak bir yere sokacaksa çartererin savaş riski klozuna aykırı olarak talimat verdiği sonucuna varılacaktır. Çartererlerin sözleşmesel yükümlülüklerini ihlal etmeleri halinde donatanın zararlarını tazmin etme hakkı doğacaktır[308].

CONWARTIME Klozunun (4) ve (5) nolu alt maddelerinde donatanların savaş riski olan bölgelere çarterer tarafından verilen talimatlara rıza göstermesi durumu düzenlenmiştir. Donatanlar aslen gemi savaş riskleri olan bölgelere gitmeyecek olsa dahi gemilerini ilgili risklere karşı önceden sigorta yaptırabilirler. CONWARTIME alt madde (4) düzenlemesi de temel savaş riskleri primlerinin donatanlar tarafından ödeneceğini belirtmektedir. Ancak çarterer tarafından savaş riskleri olan bölgelere gidilmesi talimatı verilirse ve sigortacılar bu bölgelere gidilmesi için ek prim ödemesi öngörürse, bu ek primler çartererler tarafından ödenmektedir[309].

"Savaş riskleri" düzenlemelerinde donatan ve kaptana, çartererin talimatlarını kabul etmeme hakkı tanımaktadır. Bu hakkın donatan ve kaptan tarafından serbestçe kullanılması "*employment*" klozu altındaki çartererin ticari talimatlarına uyma yükümlülüklerini etkisiz kılacaktır. Bu sebeple BIMCO'nun CONWARTIME klozlarının tüm versiyonlarında,

[306] Klozun tam metni için bkz. s.101 dipnot:398.
[307] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.129.
[308] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.131.
[309] Uygulamada ek primlerde ilk olarak donatanlar tarafından sigortacıya ödenmekte, ardından bir sonraki ayın navlun ödemesi yapılırken çartererler tarafından bu ek primlerin tutarları navluna eklenerek donatanlara verilmektedir.

kaptanın ve donatanın savaş riskinin varlığı ile ilgili kanaatinin makul olması aranmıştır[310]. İngiliz Hukukunda sözleşmede donatan ve kaptanın açıkça makul bir değerlendirme yapılması gerektiği yer almasa bile kararın dürüst ve makul bir şekilde verilmesinin zımni olarak yer aldığı belirtilmektedir[311]. Türk Hukukunda da "dürüstlük kuralı" gereği bu şekilde bir değerlendirme yapılması gerektiği söylenebilir[312]. İngiliz Mahkemelerinde görülen bir davada "*Hartbridge*" gemisi Tyne Nehri'nden Barselona'nın da içlerinde olduğu birkaç limana gitmesi için çarter sözleşmesine konu edilmiştir. Sözleşmede yer alan "savaş riski" klozunda herhangi bir boşaltma limanının abluka altına alınması durumu da sayılmış ve kaptan ve donatanın boşaltma limanına gitmenin tehlikeli olacağına kanaat getirmesi durumunda yükün güvenli başka bir limana boşaltılabileceği öngörülmüştür. Sözleşmenin ifası sırasında radyo üzerinden yapılan bir tehditte Barselona ve sözleşmede adı geçen limanların ablukaya alınacağı duyurulmuştur. Ancak bu tehdit hiçbir zaman gerçekleşmemiş ve diğer gemiler limanları kullanmaya devam etmişlerdir. Sözleşmenin donatanı henüz daha hiçbir yük yüklü değil iken Barselona ya da tehdit edilen diğer limanlara yönelik talimatları yerine getirmeyeceklerini bildirmişlerdir. Bunun üzerine zorlama altında kalan çarterer alternatif bir liman belirlemiştir. Mahkeme olay ile ilgili yargılamasında; Barselona'nın tehdide rağmen hiçbir zaman abluka altına alınmadığını, sözleşmedeki savaş riski klozunda yük yüklenmiş iken bu klozun kullanılacağı düzenlense de henüz hiçbir yükün yüklenmemiş olduğunu ve en önemlisi de savaş riskleri klozu ile donatan ve kaptana verilen takdir yetkisinin makul bir şekilde kullanılması gerektiği belirtilmiştir. Kararda donatanın, kanaatinde mantıksız ve keyfi bir karar verdiği, yeterli bir soruşturma yapılmadığı tespit edilmiş ve donatan sözleşmeyi ihlal etmiş olarak değerlendirilmiştir[313].

3.3.5. Alt Sözleşmeler Yapılması

Çartererlerin zaman çarteri sözleşmesi yapmasındaki en önemli etkenlerden biri de zaman çarteri sözleşmesi ile elde ettikleri ticari yönetim yetkisini alt sözleşmeler akdetmek için de kullanabiliyor olmalarıdır. Zaman çarteri sözleşmesinde herhangi bir şekilde

---

[310] CONWARTIME 1993 alt madde (1)/(b) ve (2)'de geçtiği şekli ile "*reasonable judgement*".
[311] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.136.
[312] Türk Medeni Kanunu (TMK) madde 2: "*Herkes, haklarını kullanırken ve borçlarını yerine getirirken dürüstlük kurallarına uymak zorundadır. Bir hakkın açıkça kötüye kullanılmasını hukuk düzeni koruma.*" Dürüstlük kuralı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Akipek, Jale G./Akıntürk, Turgut/Ateş Kahraman, Derya** (2014) Türk Medeni Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku, 11. Baskı, İstanbul, Beta, s.163 vd.
[313] *Government of the Republic of Spain v. North of England Steamship* (1938) 61 Ll.L. Rep. 44.

zilyetlik devri söz konusu olmadığından çartererin alt sözleşme olarak bir gemi kira sözleşmesi yapması mümkün değildir. Bu sebeple çartererin alt sözleşme yapmak hakkı genellikle alt taşıma/navlun sözleşmesi yapma hakkı olarak nitelendirilmektedir[314]. Çartererin ticari yönetim yetkisini ile alt sefer çarteri ve kırkambar sözleşmeleri ve hatta alt zaman çarteri sözleşmeleri yapması da mümkündür[315].

Alt taşıma sözleşmelerinin, çartererin talimat yetkisine etkisi ise sözleşme ile alt taşıma sözleşmesi yapılmasının engellenmesi durumunda kendini göstermektedir. Standart form sözleşmelerde alt taşıma sözleşmesi yapılabileceği düzenlenmekle birlikte taraflar iradeleri ile bu düzenlemeleri sözleşmeden çıkarabilirler[316]. NYPE 93 çarter partisinde bu durum açıkça hüküm altına alınarak Kloz 18'de "*Unless otherwise agreed, ...*" yani "*aksi kararlaştırılmadıkça*" alt taşıma sözleşmeleri kurulabileceği belirtilmiştir. Sonuç olarak söylenebilir ki sözleşmede açıkça alt taşıma sözleşmeleri yapılamayacağı düzenlenmişse çartererin alt taşıma sözleşmesi akdetmesi sözleşmeye aykırı olup, kaptanın çartererden bu yönde gelecek talimatlara uyma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak yine de bu husus taraflarca sözleşme özgürlüğü kapsamında belirlenmiş olduğundan, çartererden alt sözleşmeler yapılabilmesi yönünde bir teklif alan donatanın çeşitli güvenceler ve/veya ek ödemeler ile alt sözleşmeler kurulmasını kabul etmesi yönünde bir engel olduğu söylenemeyecektir.

3.4. Donatanın Reddetme Yükümlülüğü Altına Olduğu Talimatlar

Bu başlık altında değerlendirilecek olan durumlar, çartererin hiçbir şekilde verme yetkisi olmayan ve donatanın da reddetme yükümlülüğü söz konusu olan talimatlardır. Bu talimatlarda çarterer yalnızca sözleşme sınırlarını aşarak sözleşmeye aykırı davranmamakta ayrıca hukuka aykırı ve haksız fiil olarak değerlendirilebilecek davranışların yapılmasını talep etmektedir. Donatanın bu talimatları reddetme yükümlülüğü sözleşmede açıkça yer almasa dahi bu talimatların yerine getirilmesi donatanın hukuki ve cezai müeyyidelerle karşı karşıya kalmasına neden olacaktır. Yukarıda "Donatanın "*Employment*" Kapsamında Verilen Talimatlara Uyma Yükümlülüğünün İstisnaları" başlığı altında değinmiş

[314] **Balkır,** s.177. **Muran,** s.121. **Sözer,** s.371. **Ülgener,** (Zaman) s.55.
[315] **Ülgener,** (Zaman) s.7, 58.
[316] Alt taşıma sözleşmesi yapılabileceğine dair bkz. NYPE 2015 Kloz 1 Par. (e), BPTIME 3 Kloz 22, SHELLTIME 4 Kloz 18, BALTIME 2001 Kloz 19. NYPE 2015'te yer alan düzenleme şu şekildedir: "*Sublet – The Charterers shall have the liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.*"

olduğumuz, seyrüsefere ilişkin ya da geminin güvenliğini tehlikeye atacak talimatların da çartererin verme yetkisi olmayan ve donatanın reddetmesi gereken talimatlar olarak değerlendirilmesi mümkündür. Ancak bu talimatlar genellikle çartererin normal şartlar altında "*employment*" yetkisi kapsamında verdiği talimatların, geminin güvenliği veya seyrüsefer hususları gibi üstün bir sebepten dolayı reddedilmesi gereken bir hâle gelmesi şeklinde gerçekleşmektedir. Her bakımdan netice itibari ile çartererin sözleşmeye aykırı talimatının, sözleşme şartları içinde sonuçları ve sözleşmenin tarafları üzerinde etkileri olmaktadır. Bu başlık altında incelenecek olan sözleşmeye aykırılıklar ise aynı zamanda hukuka aykırı olmakta ve üçüncü kişilere de zarar verebilecek haksız fiil ("*Tortious Acts*")[317] olarak değerlendirilebilecek davranışları içermektedir.

3.4.1. Hukuka Aykırı Talimatlar

Yüke ilişkin sınırlar, yukarıda değerlendirilmiş olduğu üzere "tehlikeli yük" ya da "*excluded cargo*" gibi sözleşmelerde değişik şekillerde bulunabilmektedir. Ayrıca genellikle standart form sözleşmelerinde "*Lawful Merchandise*" şeklinde taşınacak yükün hukuka uygun olmasını sağlayan klozlara rastlanmaktadır. Örneği NYPE 2015 çarter partisinin 16 nolu "*Cargo Exclusions*" klozunda "*The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise…*" düzenlemesine yer verilmiştir. Böylece gemide bulunması; geminin bayrak devletinin hukukuna, yükleme/boşaltma limanlarının yerel hukukuna ve uluslararası hukuk kurallarına aykırılık teşkil edecek yükler taşınamayacaktır. Standart formlarda yer alan "*lawful trade*" ifadesi ise yük hukuka ve sözleşmeye uygun olsa da yükten ziyade, geminin bayrak devletine uygulanan ya da geminin tabiiyetinin bağlı olduğu ülkenin başka ülkeler karşı uyguladığı ekonomik yaptırım gibi durumlarda taşımanın kendisinin hukuka uygun olmasını sağlamak için düzenlenmektedir[318].

---

[317] "*Tortious Act*" ya da "*Tort*" kavramı Anglo-Sakson Hukukunda bir başkasının yasal haklarının ihlaline neden olan ya da kayba ve zarar yol açan eylem veya ihmal anlamına gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Deakon, Simon/Adams, Zoe** (2019) Markesinis and Deakin's Tort Law, Eighth Edition, Oxford, Oxford University Press. Türk Borçlar Kanununun 49. maddesinde ise "*Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Zarar verici fiili yasaklayan bir hukuk kuralı bulunmasa bile, ahlaka aykırı bir fiille başkasına kasten zarar veren de, bu zararı gidermekle yükümlüdür.*" Şeklinde haksız fiil düzenlemesine yer verilmiştir. Görüleceği üzere "*tort*" kavramı ile hukukumuzdaki haksız fiil kavramı örtüşmektedir. Haksız fiil hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Eren, Fikret** (2018) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 23. Baskı, Ankara, Yetkin, s.540 vd. Ülgener de eserinde "*manifestly tortious*" ifadesine yer vermiş ve bu ifadenin Türk Hukukunda kasıt ve ağır ihmali kapsayan "ağır kusur" kavramının karşılığı olduğunu belirtmiştir. **Ülgener,** (Zaman) s.215.

[318] bkz. NYPE 2015 Kloz 1, BPTIME 3 Kloz 6 ve 7, BALTIME 2001 Kloz 2, SHELLTIME Kloz 4. Örneğin NYPE 2015 Kloz 1/(b)'de "*The Vessel shall be employed in such lawful trades between safe ports and safe places within the following trading limits…*" düzenlemesine yer verilmiştir.

Gemide taşınacak yükler sözleşme kapsamından çıkarılmamış yükler olsa dahi "*lawful merchandise*" düzenlemesi altında hukuka uygun olmayan yükler olabilir. Bu noktada kıstas yükün geminin bayrak devletinin, gemiye yükleme ve boşaltma yapılacak ülkelerin ve sözleşmeye uygulanacağı belirlenmiş ülkenin hukukuna aykırı olmaması gerekliliğidir[319].

İngiliz Hukukunda ise "*lawful merchandise*" kavramı altında değindiğimiz, yükün yükleme ya da boşaltma limanının hukukuna da uygun olması durumu, tehlikeli yük kavramı altında değerlendirilmektedir. Şöyle ki gemiye ya da diğer yüklere doğrudan ya da dolaylı olarak fiziksel bir tehdit oluşturmayan yükler de geminin ya da diğer yüklerin alıkonulmasına, yasal tedbirlere ya da gecikmeye sebep olursa bu yükün de tehlikeli olarak değerlendirilmesi mümkün olmaktadır[320].

3.4.2. Haksız Fiil ("*Tortious Acts*") Oluşturan Talimatlar

Uygulamada çartererin haksız fiil oluşturan talimatlarına ilişkin verilebilecek en temel örnek; zaman çarteri sözleşmelerinde kimi zaman, çartererlerin konişmento üzerinden haksız fiilde bulunmaları ve bu hareketlerini donatana talimat olarak iletip hukuksuzluğun yerine getirilmesi talep etmeleridir. Yükün aslında hasarlı olmasına rağmen çartererin, yükün görünürde iyi durum ve düzende teslim alındığı şeklinde bir konişmentoyu imzalanması için sunmasıdır söz konusu olabilmektedir. Çartererler kötü durumda olan yükün satılmayacağını bildiğinden, yükü iyi durumda gibi gösterip satışı sağlamayı hedefleyebilmektedir. Kaptanın bu durumda bu konişmentoyu imzalamama yükümlülüğü ortaya çıkacaktır[321].

---

[319] "*The Dodecanese*" gemisi BALTIME formu üzerinden ve "hukuka uygun malların taşınması için hukuka uygun ticaret" yapılması şartı ile bir zaman çarteri sözleşmesine konu edilmişti. Çarterer, Mısır yetkili mercileri tarafından yasaklanmış olduklarını bilmelerine rağmen, gemiye Mısır'daki İngiliz Kuvvetlerine götürülmesi için mühimmat ve diğer patlayıcı yüklemişlerdir. Bunun sonucunda gemi yetkililer tarafından kara listeye alınmış ve daha sonra gemide bir makine arızası meydana gelmiştir. Yetkililer kara liste sebebi ile geminin onarımını, dört gün sürebilecekken, otuz günde tamamlamışlardır. Varılan kararda çartererin sadece hukuka uygun yük taşıyabileceği yükümlülüğünü ihlal ettiğine karar verilmiş ve çartererin "*off-hire*" olarak nitelendirdiği yirmi altı günün ödemesinin donatana geri yapılması hükmedilmiştir. *Leolga v. Glynn* [1953] 2 Lloyd's Rep. 47. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.460.

[320] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.183.

[321] **Hamblen/Jones,** s.116. **Ülgener,** (Zaman) s.218.

Konişmento (*Common Law* hukuk sistemindeki adıyla "*Bill of Lading*"[322]), deniz yolu ile yük taşımada kullanılan, eşyayı temsil eden ve kıymetli evrak niteliğinde olan bir belgedir. Taşıyanın yükü teslim alması üzerine düzenlenen konişmento, yükün bu belgede belirtilen cins, durum ve miktarda olduğunu ve taşınmak üzerine teslim alındığını ispat eden ve varma limanında yine bu belgede teslim almaya yetkili olarak görünen şahsa teslim edileceği taahhüdünü içeren ve böylece denizde yük taşınması sözleşmesinin (navlun sözleşmesinin) varlığını da ispat eden bir belge olmaktadır[323]. TTK'nın 1228. maddesinde bu özellikleri vurgulayacak şekilde konişmento "*...bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.*" şeklinde tarif edilmiştir.

Standart form zaman çarteri sözleşmelerinde de bu yükümlülüğün "*employment*" kapsamında bir yükümlülük olduğu sarih şekilde belirtilmektedir. Örneğin, SHELLTIME 4 çarter partisinin 13 no'lu klozunda konişmentonun imzalanması yükümlülüğü "*The master (although appointed by Owners) shall be under the orders and direction of Charterers as regards employment of the vessel, agency and other arrangements, and shall sign Bills of Lading as Charterers or their agents may direct…*" şeklinde "*employment*" kavramı ile iç içe düzenlenmiştir[324]. NYPE 2015 çarter partisinin 31 no'lu klozunda ise ilgili düzenleme şu şekildedir: "*The Master shall sign bills of lading or waybills for cargo as presented…*" TTK kapsamında ise zaman çarteri sözleşmesi ile ilgili düzenlemelerde, zaman çarteri ve konişmento ilişkisi hakkında bir düzenleme bulunmamasına karşın geminin ticari yönetimi yetkisini düzenleyen 1134. maddede "*Kaptan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır.*" hükmüne yer verilmiştir. Çartererin konişmentoların imzalanmasını talep edememesi, zaman çarteri sözleşmesinde geminin ekonomik olarak menfaat elde etme amacına uygun kullanılmayacak olması anlamına geleceğinden, Türk Hukuku kapsamında da ilgili yetki ticari yönetim yetkisi kapsamında kabul edilmelidir.

---

[322] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.161 vd.

[323] Konişmento hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Çakalır, Yalçın** (2002) "Zaman Çarteri Süresinde Düzenlenen Konişmentolar", Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C:1, S:1, s.245-252. **Sözer,** s.429 vd. **Yazıcıoğlu,** s. 365 vd.

[324] SHELLTIME 4 Kloz 13: "*Kaptan (donatan tarafından atanmış olsa da) geminin istihdamı, acentelik diğer düzenlemelere ilişkin olarak çartererin emir ve talimatları altında olacak ve çartererlerin ve temsilcilerinin yönlendirdiği şekilde konişmentoları imzalayacaktır.*"

Yukarıda belirtildiği üzere standart form sözleşmelerde kaptanın senetleri imzalama yükümlülüğü, sunulduğu şekilde imzalama ("*shall sign bills of lading…as presented*") şeklinde düzenlenmiş olsa da bu durum "*The Almak*" davasında da belirtildiği üzere "*elbette ki kaptanın yalan beyan içeren senetleri imzalamasını gerektirmez.*"[325] Konişmentonun gerçeğe aykırı olarak düzenlenmesi yalnızca yükün hasarlı olması durumunda söz konusu olmamakta, "*The Almak*" davasında olduğu üzere kaptana yanlış bir tarihin yazılı olduğu konişmento imzalaması talimata verilebilmektedir. İlaveten hasarlı olmasa da yükün konişmentoda belirtilen cins ve miktarda olmaması da söz konusu olmaktadır. Konişmentonun sunulduğu gibi imzalanması hükmü kaptanın yükün cins ve miktarını denetlemeyeceği anlamına gelmemektedir. Bu örneklerde olduğu gibi fiilî durum ile konişmento arasında fark söz konusu olduğunda kaptanın yine bu konişmentoyu imzalama yönündeki talimatı reddetme yükümlülüğü söz konusu olacaktır[326].

Kaptandan imzalanması talep edilen konişmentoların, taraflar arasında akdedilmiş olan zaman çarteri sözleşmesine aykırı olması durumu da söz konusu olabilmektedir. Örneğin sözleşme ile belirlenmiş coğrafi ya da yüke ilişkin sınırların dışına çıkılmasını düzenleyen bir konişmentonun imzalanması istendiğinde böyle bir durumun olduğu söylenebilecektir[327]. Konişmentonun sözleşmeye aykırı olarak düzenlenmemesi gerekliliği, standart form çarter sözleşmelerinde de düzenleme altına alınmıştır. Örneğin yukarıda da değinilmiş olan SHELLTIME 4 çarter partisinin 13 nolu klozunun devamında "*…shall sign Bills of Lading as Charterers or their agents may direct without prejudice to this charter*." düzenlemesine yer verilmiştir[328].

Zaman çarteri sözleşmelerinde çartererler, yükün teslim almaya yetkili olmayan bir kişiye teslim edilmesini donatandan talep edemezler. Bu durum çartererin donatana haksız fiil gerçekleştirmesi talimatı anlamına gelecektir. Konu ile ilgili görülmüş olan "*The Sagona*" davasında yargıçlardan Staughton "*Donatanlar, yükün sahibi olan ve yükü teslim alma hakkına sahip olan Z ise, yükü Y'ye teslim etme talimatına uymak zorunda değildirler. Zira böyle bir durumda donatan ve haksız fiilin müşterek faili olarak*

[325] *Oetker v. IFA Internationale Frachagentur A.G. (The Almak)* [1985] 1 Lloyd's Rep. 557."*…could not of course ever require the master to sign bills which stated a falsehood.*"
[326] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.405. **Ülgener,** (Zaman) s.223. *The Baukadoura* [1989] 1 Lloyd's Rep. 393.
[327] **Ülgener,** (Zaman) s.222.
[328] NYPE 2015 çarter partisinin 31/(b) klozunda ad benzer bir düzenleme ile "*All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party…*" hükmüne yer verilmiştir.

kaptanları, Z'ye karşı sözleşmenin ihlali nedeniyle sorumlu olup olmadıklarına bakılmaksızın, haksız fiil nedeniyle sorumlu olacaklardır." hükmünde bulunmuştur[329].

Yükün teslimi, teslim almaya yetkili olan kişiye yapılacaksa dahi çartererin konişmentonun ibrazı olmadan yükün teslim edilmesi talep etmesi mümkün değildir. Yukarı da değinmiş bulunduğumuz "*The Houda*" davasında yargıç Lord Neill konu hakkında düşüncelerini, "*Yükün konişmentoyu ibraz edemeyen bir kişiye teslim edilmesi halinde, donatanın sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmedikleri şeklindeki genel kuraldan ayrılmak için geçerli bir neden göremiyorum… Lord Denning'in ifade ettiği gibi "konişmento ibraz edilmeden yükü teslim eden donatan bunu kendini tehlikeye sokarak yapar.""* şeklinde dile getirmiştir[330]. Ancak "*The Delfini*" davasında ise bu kuralın istisnasını teşkil edecek bir karara varılmıştır[331]. "*The Delfini*" davasında taraflar arasında akdedilen çarter partide "*Konişmentolar boşaltma limanına zamanında ulaşamazsa donatanlar, çartererler tarafından… düzenlenen tazminat mektuplarının teslimi karşılığında orijinal konişmentolar sunulmadan tüm yükü teslim etmeyi kabul eder.*" düzenlemesine yer verilmiştir[332]. Yargılama neticesinde donatanların bu açık düzenleme karşısında konişmentolar teslim edilmeden de yükü teslime ilişkin talimata uymakla yükümlü olduklarına karar verilmiştir. Çarter partideki ifadenin fazlasıyla net olması, donatanın çartererin talimatına uyması yükümlülüğünü ortaya çıkarmıştır[333].

---

[329] *A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Trans. Corp. (The Sagona)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 194. Lord Staughton: "*The owners are at the very least not bound to obey an order to deliver the cargo to reciever Y, if in fact it is reciever Z who is the owner of the cargo and entitled to delivery of it. For by doing so the owners, and their master as joint tortfeasors, would be liable for the tort of conversion, whether or not they would also be liable to Z for breach of contract.*"

[330] *The Houda* [1994] 2 Lloyd's Rep. 541. Lord Neill: "*I can see no good reason to depart from general rule that the owners do not fulfill their contractual obligations if the cargo is delivered to a person who cannot produce the bill of lading… As Lord Denning put it in… "a shipowner who delivers without production of a bill of lading does so at his peril.*"" Lord Neill tarafından atıfta bulunulan diğer ise *Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle Co. Ltd.* [1959] A.C. 576.

[331] *Enichem Anic S.p.A. and Others v. Ampelos Shipping Co. Ltd. (The Delfini)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252.

[332] "*Should bills of lading not arrive at discharge port in time then Owners agree to release the entire cargo without presentation of the original bills of lading against delivery by Charterers of letters of indemnity issued in accordance with Owners' P&I Club wording…*"

[333] Karşılaştırmanın yapılmasını sağlamak adına "*The Houda*" davasındaki çarter partide yer alan ifade ise "*Charterers hereby indemnify Owners against all consequences or liabilities that may arise from the master – otherwise complying with Charterers' or their agents' orders, (including delivery of cargo without presentation of bills of lading)…*" şeklindedir. Yargılama neticesinde bu ifadenin, donatanı konişmentonun ibrazı olmaksızın yükün teslim edilmesi yönündeki talimatlara uymaya mecbur kılmadığı kabul edilmiştir.

4. DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMASININ SONUÇLARI

4.1. Genel Olarak

Zaman çarteri sözleşmelerinde, sözleşmede belirlenen sınırlar dâhilinde çarterer, gemiye hangi yüklerin yükleneceğini ve geminin hangi limanlara gideceğini belirleme gibi ticari yönetime ilişkin hususları yönetme yetkisine sahip olmaktadır. Bu yetkinin etkili bir şekilde işleyebilmesi için kaptan, çartererin talimatlarını yerine getirmek yükümlü tutulmuştur. Kendisine, bu önemli yetkilerle, donatanın gemisi tahsis edilen çartererin, yapacağı seçimlerin ve vereceği talimatların sonuçlarına katlanması gerekmektedir. Bu sebeple zaman çarteri sözleşmelerinde donatanlar, kendi üstlenmiş oldukları sorumluluklar haricinde, çartererin talimatlarına uymaların sonucunda meydana gelen hasar, kayıp ve sorumluluk hallerine karşı çarterere rücu etmek hakkına kavuşmaktadırlar[334]. Lakin rücu hakkı çartererin her talimatına uyulması neticesinde doğmamaktadır. Rücu hakkı aşağıda incelenecek olan belli talimatlar neticesinde kullanılabilmektedir. Rücu hakkının söz konu olacağı asıl talimatlar yukarıda ilk olasılık olarak yer verdiğimiz[335] çartererlerin "*employment*" yetkisi kapsamında kalan ve meşru olan talimatlardır. Donatanın, bu kapsamdaki talimatlara uyma yönündeki katı yükümlülük, talimatlara uymanın sonuçlarına karşı donatanların rücu hakkına sahip olması ile dengelenmektedir[336].

4.2. Rücu Hakkı (*"Indemnity"*)

Donatan, rücu hakkı kapsamında, çartererin talimatlarının yerine getirilmesi sonucunda uğrayacağı zıya ve hasarları, yargı masraflarını; çarter sözleşmesinde yer alan sorumluluklarını artıran bir konişmento düzenlenmesi neticesinde aleyhine olabilecek sorumluluk hallerini; fazla yük taşıma nedeniyle ortaya çıkacak zarar ve sorumluluk hallerini; yüke ilişkin belgelerin yanlış ya da eksik olması nedeniyle karşılaşabileceği sorumluluk hallerini çartererden rücu edebilecektir[337].

---

[334] **Ülgener,** (Zaman) s.213. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.338.
[335] bkz. başlık: 3.2
[336] **Hamblen/Jones,** s.118. **Courtney, Wayne** (2014) "Indemnities in Time Charterparties and the Effect of the Withdrawal of the Vessel", Journal of Contract Law, C:30, S:3 s.246.
[337] **Ülgener,** (Zaman) s.219.

NYPE çarter partisinin 46 ve 93 sürümlerinde "*employment*" yetkisi ile birlikte genel bir "*indemnity*" düzenlemesine yer verilmemiştir. Çarter partinin 2015 versiyonunda ise sözleşmenin süre ve ticari sınırlarının yer aldığı ilk klozunda genel bir "indemnity" düzenlemesine yer verilmiştir. İlgili düzenleme "*The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of time, including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the Vessel lying aground at the Charterers' request.*" şeklindedir. Donatanın rücu hakkının varlığı, sözleşmede bu yönde açık bir kayıt olmasa dahi kabul edilmektedir ("*Implied Indemnity*")[338]. İlke olarak; davacı tarafından, davalının açık talimatları uyarınca üçüncü kişilerin haklarına zarar veren bir eylem yapıldığında, ancak bu tür bir eylem kendi içinde görünüşte yasadışı değilse, davalının talimatlarına uygun olarak iyiniyetli bir şekilde yapılmışsa, davalının bunun sonuçlarına karşı davacıyı tazmin etmekle yükümlü olduğu belirtilmektedir[339].

BALTIME 2001 ve SHELLTIME 4 çarter partilerinde ise benzer düzenlemeler ile doğrudan "*employment*" yetkisinin devamında ise "*indemnity*" hakkına yer verilmiştir. Örneğin SHELLTIME 4 çarter partisindeki düzenleme şu şekildedir: "*The master (although appointed by Owners) shall be under the orders and direction of Charterers as regards employment…Charterers hereby indemnify Owners against all consequences of liabilities that may arise…*"

Donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü kapsamında ikinci bir olasılık olarak yer verdiğimiz şekli ile donatan ve kaptan, talimatı reddetme hakkı olmasına karşı yine de uymayı tercih edebilirler. Sözleşme sınırları içerisinde kalmayan bir talimata uyulması genellikle donatanların rücu talep etme haklarından vazgeçtikleri anlamına gelmeyecektir[340]. Donatanlar bunu sağlamak adına ikinci başlık altında değerlendirdiğimiz talimatlar yönünden sözleşmelere, bu talimatı gerçekleştirmeleri halinde bir zarar oluşursa rücuya hak kazanacaklarını açıkça düzenleyen klozlar eklemektedirler. Örneğin NYPE 93 çarter partisinde "*employment*" kavramı ile beraber "*indemnity*" hakkı yer almıyor olsa dahi başka pek çok özel sözleşme düzenlemesinde donatana rücu hakkı tanınmıştır. Örneğin çarter partinin konişmentoya ilişkin 30 nolu klozunda, konişmento ile çarter

[338] **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s. 466. **Courtney,** s.247.
[339] **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.339. bkz. *Toplis v. Grane* (1839). *Dugdale v. Lovering* (1875).
[340] **Hamblen/Jones,** s.118.

sözleşmesi arasında tutarsızlık olması durumunda donatan oluşabilecek sonuçlara karşı rücu hakkı ile donatılmıştır[341].

Donatanın, çartererin talimatına uyması ile rücu hakkının kazanılamayacağı belli başlı durumlar da bulunmaktadır. Yukarıda üçüncü bir olasılık olarak ele aldığımız, donatanın reddetme yükümlülüğü altında olduğu talimatlara uyması hukuki ve cezai sorumluluğunu gündeme getirebileceği gibi rücu hakkından da yararlanamamasına neden olacaktır[342]. Kötüniyetli olarak haksız fiil ("*Manifestly Tortious*"[343]) oluşturan talimatlara uyulmasının söz konusu olduğu durumlarda donatana rücu hakkı bahşedilmeyecektir. Örnek olarak "*Brown Jenkinson & Co. v. Percy Dalton (London) Ltd.*" davasında kaptan, yükün iyi durumda olmadığını bildiği halde gerçek duruma aykırı olarak temiz bir konişmento hazırlamıştır. Davanın yargıçlarından Lord Morris olay ile ilgili şu soruyu yöneltmiştir: "*B'nin kendisinden yapmasını istediği şeyi yapan A, B'ye karşı aşağıdaki şartlarda verilen bir vaadin yerine getirilmesini isteyebilir mi? "Eğer benim talebim üzerine, yanlış olduğunu bildiğiniz ve de başkaları tarafından güvenileceğini bildiğiniz ve onları zarara uğratacak bir beyanda bulunursanız, sonrasında da sizi sorumlu tutarlarsa, sizi rücu edeceğim?*" Başka bir değişle, donatan ya da kaptan, çartererin haksız fiil oluşturacak talimatını, haksız fiile neden olacağını bilerek uygularsa ve kendi sorumlulukları söz konusu olursa, çarterere rücu edebilirler mi? Lord Morris devamında bu soruyu "*Benim görüşüme göre, böyle bir vaadin yerine getirilmesi için mahkemelerin yardımına başvurulmamalıdır.*" şeklinde cevaplamıştır[344]. Böyle bir durumda hukuk düzeni donatanı korumayacaktır.

Buna karşın, eylemin açıkça hukuka aykırı olmadığı ve kaptanın da iyi niyetli olarak talimata uyduğu durumların olması da mümkündür. Donatanın, bu durumda talimatın uygulanmasının sonuçları için rücu hakkı olabilecektir. Örnek vermek gerekirse yukarıda üçüncü tip talimatlar altında değerlendirdiğimiz ve donatana rücu hakkı

---

[341] NYPE 93 Kloz 30/(b): "*All bills of lading or waybills shall be without prejudice to this Charter Party and the Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities which may arise from any inconsistency…*"

[342] **Hamblen/Jones,** s.116.

[343] *Ülgener* eserinde bu kavramın, Türk Hukukundaki karşılığının için hem "ağır kusur" hem de "kötüniyet" olabileceği değerlendirilebileceği görüşünü paylaşmıştır. **Ülgener,** (Zaman) s.217, 219.

[344] *Brown Jenkinson & Co. v. Percy Dalton (London) Ltd.* [1957] 2 Lloyd's Rep. 1 (C.A.). Lord Morris: "*Can A, who does what B asks him to do, enforce against B a promise made in the following terms: "If you will at my request make a statement which you know to be false and which you know will be relied upon by others and which may cause them loss, then, if they hold you liable, I will indemnify you?" In my judgment, the assistance of the Courts should not be given to enforce such a promise.*"

bahşetmeyecek davranışların bir istisnası söz konusu olmaktadır. Konişmentonun ibrazı olmadan yükün teslim edilmesi durumunda eğer kaptan iyi niyetli davranmışsa donatanın zarar oluşması durumunda rücu hakkı bulunmaktadır[345]. "*The Sagona*" davasında benzer şekilde, gemiye gaz yağı yükünü teslim etmesi talimatı verilmiş ve kaptan boşaltma limanına geldiğinde o dönem için petrol yüklerinde yaygın olarak uygulanan usulle konişmento ibrazı olmadan yükü teslim etmiştir. Ardından yükün teslim edildiği kişinin yükü teslime yetkili kişi olmadığı ortaya çıkmış ve geminin alı konulması söz konusu olmuştur. Ancak yapılan yargılama neticesinde zararın çartererin talimatına uyulması sonucunda meydana geldiğine ve o dönem yaygın uygulama karşısında kaptanın şüphelenebileceği bir durum olmadığından donatanın rücu hakkına sahip olduğuna karar verilmiştir[346]. Yine benzer şekilde, yukarıda değinilmiş olan "*Delfini*" davasında olduğu gibi çarter partide donatanı konişmentonun ibrazı olmadan da yükü teslim etmeye zorlayan bir düzenlemenin bulunması halinde, donatan konişmento ibraz edilmeden de yükü teslim ettiğinde rücu hakkı kazanmaktadır[347].

Donatanların rücu haklarını kullanabilmeleri için, ortaya çıkan zararın ya da kaybın çartererin talimatından kaynaklandığını ve zarar ile talimat arasındaki nedensellik bağının kopmamış olduğunu ispat etmesi gerekmektedir[348]. Nedensellik bağı, gemi tarafının kusur ve ihmali neticesinde de kopabilir. Gemi tarafının nedensellik bağının kopmasına neden olması durumunun en temel örneği yukarıda değinmiş bulunduğumuz "*The Athanasia Comninos*" davasıdır[349]. Bu davada "*Athanasia Comninos*" gemisi ile birlikte aynı çartererlere tahsis edilen ve yine kömür yüklenen "*Georges Chr. Lemos*" isimli bir gemi daha bulunmaktadır. Bu gemi de davaya ismini veren gemi ile aynı kaderi paylaşarak kömür yükü nedeniyle biriken gaz sonucu patlama hasarı almıştır. Ancak "*Georges Chr. Lemos*" gemisinde, "*Athanasia Comninos*" gemisinin aksine nedensellik bağını kesecek bir olay yaşanmamış, patlama doğrudan çartererin talimat verdiği yükün neden olduğu gaz birikmesi neticesinde gerçekleşen bir olay olması dolayısıyla, donatana zararları için rücu hakkı tanınmıştır[350]. Bir diğer örnek olan "*The Nogar Marin*" davasında yaşanmıştır[351]. Yükün gemiye yüklenmesinin ardından yük iyi durumda olmamasına karşın, yükleme

[345] **Ülgener,** (Zaman) s.224. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.466.
[346] *A/S Hansen-Tangens Rederi III v. Total Trans. Corp. (The Sagona)* [1984] 1 Lloyd's Rep. 194.
[347]
[348] **Ülgener,** (Zaman) s.215. **Coghlin/Kimball/Baker ve diğerleri,** s.344. **Courtney,** s.9.
[349] bkz. s.60 dipnot:231.
[350] *The Athanasia Comninos & Georges Chr. Lemos* [1990] 1 Lloyd's Rep. 277, 282.
[351] *Naviera Mogor S.A. v. Société Metallurgique de Normandie (The Nogar Marin)* [1988] 1 Lloyd's Rep. 412.

ordinosu ("*Mate's Receipt*")[352] adı verilen belge çarterer tarafından kaptana sunulmuş, kaptanın da bu belgeyi imzalaması üzerine donatanın yetkili kıldığı kişiler temiz şekilde konişmentoyu imzalamıştır. Daha sonrasında donatanlar, konişmento uyarınca yükü teslim alan kişilere karşı olan sorumluluklarından dolayı çartererden rücu talep etmişlerdir. Yargılama neticesinde, yükün durumunun kontrol edilmesi görevinin deniz ticaretinde iyi bilenen bir görev olması nedeniyle kaptanın ihmalkâr davrandığı tespit edilmiş ve çartererin talimatı ile zarar arasında nedensellik bağının kesilmesi sebebiyle donatanın rücu talebi reddedilmiştir. Mahkemece, çartererin hatalı olması durumunda donatanın da sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerini düzgün şekilde yerine getirmesi yükümlülüğünden kurtulmasının söz konusu olmadığı ifade edilmiştir[353].

Bu noktada ayrıca belirtilmelidir ki çartererin talimatlarına uyuluyor olması donatana rücu hakkı bahşetmiş olsa da bu hak donatanın sözleşme kapsamında kabul ettiği riskler ve üstlenmiş olduğu olağan masraflar için geçerli olmamaktadır[354]. Bu kural "*The Aquacharm*" davasında Yargıç Lloyd tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: "*...yolculuk sırasında ortaya çıkan her zarar tazmin edilebilecek değildir. Örneğin donatanlar sırf çarterer gemiye farklı bir yolculuk için talimat verselerdi ağır hava koşulları ile karşılaşılmayacaktı diye ağır hava koşullarından doğan zararları tazmin edemizler. Bu durumda bağlantı çok uzak kalmaktadır. Benzer şekilde, donatanlar olağan seyir sırasında ortaya çıkan masrafları, örneğin safra masrafını, çartererin talimatlarına uymanın bir sonucu olarak da ortaya çıksa, talep edemezler.*"[355] Seyre ilişkin risklerin rücu edilemiyor oluşu, yukarıda incelemiş bulunduğumuz "*The Hill Harmony*" davası ile sorgulanmaya başlanmıştır[356]. Donatan, bu karar doğrultusunda gemiyi, yükü ya da mürettebatın güvenliğini tehdit altına sokacak bir durum olmadıkça çartererin rotaya yönelik talimatlarına uyma yükümlülüğü altında bulunmaktadır. Bu noktada, çartererin talimatı

---

[352] "*Mate's Receipt*" geminin yükten sorumlu görevlisinin, yükün gemiye yüklenmesi ile birlikte yükün durumunu ve miktarını gösterir şekilde hazırladığı belgeye verilen isimdir. Konişmento, bu evrak esas alınarak hazırlanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.227. Ayrıca BIMCO tarafından ilk defa 2023 yılında deniz ticaretinde kullanılması adına bir "*Mate's Receipt*" formu hazırlanmıştır. İlgili belge için bkz. <https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20230906-mates-receipt> s.e.t. 21.05.2024

[353] **Hamblen/Jones,** s.120.

[354] **Ülgener,** (Zaman) s.226. **Foxton/Bennett/Berry ve diğerleri,** s.466.

[355] Aquacharm künye +"*But it is not every loss arising in the course of the voyage that can be recovered. For example, the owners cannot recover heavy weather damage merely because, had the charterers ordered the vessel on a different vıyage, the heavy weather would not have been encountered. The connection is too remote. Similarly, the owners cannot recover the expenses incurred in the course of ordinary navigation, for example, the cost of ballasting, even though in one sense the cost of ballasting is incurred as a consequence of complying with the charterers' orders…*"

[356] **Hamblen/Jones,** s.121.

üzerine gidilen rotada zararlar ve kayıpların yaşanması halinde bunun seyrüsefer riski kapsamında mı yoksa donatanın uyulması durumunda ortaya çıkacak zararları rücu edebileceği bir talimat olarak mı değerlendirilmelidir sorusu gündeme gelmektedir. Esasen bu durum ilgili dava kapsamında çözüme kavuşmuştur. Rotaya ilişkin talimatlar "*employment*" kavramı kapsamında sayılıp, seyrüsefer kapsamı dışında kabul edildiğinden, yolculukta karşılaşılan riskler de seyir riski olarak kabul edilmeyip çartererin talimatın bir sonucu olarak değerlendirilmeli ve rücu talep edilebilmelidir[357]. Ancak yine de kaptanın denizcilik bilgisi dâhilinde teknik yönetimi ve geminin güvenliğinden sorumluluğu devam etmektedir. Kanaatimizce çartererin belirleyeceği rotada, kaptanın kusur ve ihmali ile nedensellik bağını koparmadığı ve olağan seyir dışında rotanın kendine özgü risklerinden kaynaklı zararlar rücu edilebilmelidir.

4.3. Off-Hire Kavramı

Çalışmamızda çartererin talimatlarının etkisinin daha iyi anlaşılabilmesi bakımından önem arz ettiğinden kısaca değinmekte yarar gördüğümüz bir diğer husus ise "off-hire" kavramıdır. Zaman çarteri sözleşmesinde, isminden de anlaşılacağı üzere zaman, sözleşmenin önemli bir unsuru olmaktadır. Çarterere ticari yönetim sözleşme ile belirlenmiş süre için devredilmekte, çartererin ödeyeceği navlun zaman üzerinden belirlenmektedir. Bu sebeple zaman çarteri sözleşmelerinde gecikme ve zamana bağlı rizikolar çarterer tarafında kalmaktadır[358]. Zaman çarteri sözleşmesinde çarterer aleyhine olan bu durumu telafi edebilmek ve menfaat dengesini sağlayabilmek adına "off-hire" şeklinde ifade edilen "hizmet dışı" olarak çevirisini yapabileceğimiz klozlara yer verilmektedir[359]. Bu kloz sayesinde çarterer geminin kazanç sağlama potansiyelinden istifade edemediği ya da başka bir değişle geminin ticari kontrolünün, kendisine tahsisinin

[357] Benze bir güncel gelişme için bkz. başlık:5.2.

[358] **Taşkın, Melda** (2020) "COVID-19 Pandemisinin Zaman Çarteri Sözleşmeleri Üzerindeki Etkilerinin "Off-Hire" Klozu Bağlamında İncelenmesi", İstanbul Hukuk Mecmuası, C:78, S:2, s.339. **Williams,** s.133-134.

[359] NYPE 2015 Kloz 17, BPTIME 3 Kloz 19, SHELLTIME Kloz 21, NYPE 46 Kloz 15, BALTIME Kloz 11 düzenlemesinde "off-hire" yerine "*Suspension of Hire"* ifadesi tercih edilmiştir. Örnek vermek gerekirse NYPE 46 Kloz 15 düzenlemesi: "*That in the event of the loss of time from deficiency of men or stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding, detention by average accidents to ship or cargo, drydocking for the purpose of examination or painting bottom, or by any other cause, preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost; and if upon the voyage the speed reduced by defect in or breakdown of any part of her hull, machinery or equipment, the time, so lost, and the cost of any extra fuel consumed in consequence thereof, and all extra expenses shall be deducted from the hire.*"

sağlanamadığı yani geminin "hizmet dışı" kaldığı zaman dilimleri için ödeme yapma borcundan kurtulmaktadır[360].

Standart form zaman çarter partilerinin hemen hemen hepsinde "off-hire" hükümlerine yer verilmekle birlikte tarafların iradeleri ve sözleşmedeki ağırlıklarına göre "off-hire" klozunun muhtevası ve hangi hallerin "off-hire" olarak sayılacağı değişebilmektedir[361]. Standart form sözleşmelerde çok çeşitli düzenlemeler olmasına karşın genel olarak; gemide gerçekleşen arızalar ile arızayla bağlantılı zararlar ve tamir için geçen süreler, çatma-karaya oturma, ihtiyati haciz, belge eksiklikleri, personel yetersizliği, savaş, savaş riskleri, hastalık ve karantina tedbirleri gibi durumların "off-hire" sebebi olarak sayıldığı görülmektedir[362].

"Off-hire" durumuna getirilmiş sınırlamalardan biri, geminin çartererin yönetimine tahsis edilememesine neden olan hususun, çartererin kendi talimatının bir sonucu olması halidir[363][364]. Bu durumda çarterer "off-hire" hükümlerinden yararlanamayacaktır. "Off-hire" klozunun çalışmamız bakımından önemi de burada yatmaktadır. Donatan, geminin ticari kontrolünün çarterere tahsisini sağlayamıyorsa, ancak bu durum yine de "off-hire" durumu olarak kabul edilemiyorsa, artık bu noktada çartererin vermiş olduğu talimatın hukuka veya sözleşmeye aykırı olabileceği ihtimali doğmaktadır.

---

[360] **Taşkın,** s.339. **Ülgener, Mehmet Fehmi** (1990) "Zaman Çarterinde Gecikmeden Dolayı Donatanın Sorumluluğu (Off-Hire) Klozu", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:15, S:3, s.22.

[361] Dipnot:137'de de belirtildiği üzere tarafların sözleşmedeki ağırlıkları hangi durumların "*off-hire*" olarak sayılacağını etkilemektedir. Taraflar sözleşme iradeleri ile "*off-hire*" sürelerinin hesaplanmasını da sözleşmede belirleyebilmektedir. Donatanın lehine olan "net kayıp zaman" şeklinde hesaplanan "*net loss of time*" klozlarında sözleşmede "*off-hire*" durumu olarak sayılan durumun gerçekleşmiş olsa dahi bu durumun gerçekten sözleşmenin ifa edilememesine neden olmalıdır. Çarterer lehine olan "brüt kayıp zaman" şekline hesaplanan "*period*" klozlarında ise geminin tahsis edildiği amaca uygunluğu kaybetmesi doğrudan "*off-hire*" olarak sayılmasına neden olmaktadır. **Ülgener,** (Zaman) s.131-134.

[362] **Taşkın,** s.341. **Ülgener,** (Off-Hire) s.32-40.

[363] **Ülgener,** (Zaman) s.148.

[364] Örneğin aşağıda da inceleneceği üzere yükleme ve boşaltma yerinin güvenli olarak seçilmemesinden dolayı meydana gelen zarar ya da gecikmeler "*off-hire*" kapsamı dışında (yani "*on-hire*" olarak) kabul edilmektedir.

5. DONATANIN ÇARTERERİN TALİMATLARINA UYMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN GÜNCEL OLAYLAR KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

5.1. Genel Olarak

Dünya ticaret hacminin %90'ına tekabül edem malların taşınması denizyolu ile gerçekleşmektedir. Bu durum denizyolu taşımacılığını küresel ticaretin ana taşıma yolu haline getirmiştir. Günümüzde insanlık tarihine kıyasla nispeten bir barış, istikrar ve ekonomik iş birliği dönemi yaşanıyor olsa da yaşanan bölgesel ya da küresel olaylar deniz ticaretini de kaçınılmaz olarak etkilemekte, küresel ticaret durma noktasına gelebilmektedir. Deniz ticaretinin uluslararası bu niteliği nedeni ile zaman çarteri sözleşmeleri de güncel gelişmelerden etkilenmektedir.

Bu başlık altında çalışmamız kapsamında değerlendirilmeye çalışılan ve çalışmamızın da başlığını oluşturan "donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğünün" güncel gelişmelerden nasıl etkilendiği, tarafların standart formlarla yetinmeyip ticaretin devamını ve sözleşmemeleri ayakta kalmasını sağlamak adına aktif olarak nasıl sözleşmeleri düzenledikleri hususları incelenmeye çalışılacaktır. Bu sayede, konunun yalnızca teorik olarak incelenmesi ile yetinilmeyip, hepimizin bilgi sahibi olduğu olaylar üzerinden çalışma boyunca anlatılanların somut olarak nasıl uygulama alanı bulduğu gösterilmeye çalışılacaktır.

5.2. 2008 Ekonomik Krizi

İlk olarak ele alacağımız gelişme 2008 Ekonomik Krizi olacaktır[365]. Güncel olarak değerlendirilemeyecek dahi olsa, insanlık tarihi kadar eski olan denizcilik tarihi dikkate alındığında oldukça yeni olduğu söylenebilecek bu gelişme, uygulamada önemli değişikliklere neden olmuştur. Bu olayı ele alıyor olmamızın asıl sebebi deniz ticaretinin uluslararası gelişmelerden âdeta kelebek etkisi şeklinde ne denli etkilenebildiğini ve tarafların sözleşmeleri yaşanan gelişmelere göre nasıl şekillendirdiklerini gösterebilmektir.

[365] Ekonomik krizin nedenleri ve finansal etkileri için bkz. **Halisçelik, Ergül** (2021) "2008 Küresel Ekonomik Krizinin Türü ve Nedenleri", Uygulamalı Ekonomi ve Sosyal Bilimler Dergisi, C:3, S:1, s.1-20.

2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz nedeniyle uluslararası ticaret neredeyse durma noktasına gelmiş, dolayısıyla taşımacılığa olan talep azalmıştır. Ancak önceki yıllarda deniz taşımacılığının istikrarlı yükselişine dayanılarak sipariş edilen gemiler teslim edilmiş böylece bir taşıma kapasitesi fazlalığı meydana gelmiştir. Böylece krizin etkisi ile navlun piyasası da düşük iken yakıt fiyatlarında artış yaşanmıştır. Bu durumla başa çıkmak isteyen deniz ticareti aktörleri "*slow steaming*" olarak adlandırılan yeni bir uygulama başlatmışlardır[366]. "Geminin yavaş seyri" anlamına gelen bu terim geminin hızının kasıtlı olarak azaltılması şeklinde uygulanmaktadır. Bu uygulama sayesinde, çartererler gemi denizlerde yavaş seyir halinde iken ekonomik kriz şartlarında yeni alt sözleşmeler akdetme ya da taşınacak yükler bulma vakti kazanmışlarıdır. Ayna zamanda yavaş seyir geminin yakıt giderlerini de önemli ölçüde azaltmaktadır. Bu sebeple uygulama, ekonomik kriz sonrasında da popülerliğini korumuştur[367].

Ekonomik kriz ile ortaya çıkan bu uygulama beraberinde bazı sorunları da getirmiştir. Karşılaşılan ilk sorun, en başta çartererin yavaş seyir yapması yönünde bir talimat verip veremeyeceğine ilişkindir. Yukarıda da belirtmiş olduğumuz üzere seyre dair sevk ve idarenin gerçekleştirilmesi donatanın tasarruf alanında ve teknik yönetim kapsamında olduğundan; zaman çarteri sözleşmelerinde hızın belirlenmesi ve rotanın tayininin, "*employment*" klozu kapsamında çartererin ticari yönetimi kapsamında mı değerlendirileceği, yoksa donatanın seyre ilişkin teknik yönetimi kapsamında mı kaldığı, tartışmalı bir durum olmuştur. Ancak bu soruna yönelik çözüm "*slow steaming*" uygulamasından yıllar önce, yukarıda değinmiş olduğumuz İngiliz Mahkemelerinde görülen "*The Hill Harmony*" davası ile çözüme kavuşturulmuştur[368]. İngiliz Hukukunda yerleşmiş olan bu karar nezdindeki görüşe göre ticari yönetim ve "*employment*" klozu ile öngörülmüş çartererin talimatlarına uyulma yetkisi ekonomik anlam ifade eder ve geminin kazanç sağlama potansiyelinden istifade edilmesidir[369]. Dolayısıyla bu karar ışığında çartererin kazancını etkileyeceğinden artık rotanın ve geminin hızının belirlenmesi çartererin talimat yetkisi kapsamında sayılmaktadır. Bu talimatların çarterer bakımından doğrudan ekonomik karşılıkları olmaktadır.

---

[366] **Cerit Dinar, Ceren** (2015) "An Analysis of Well-Accepted Slow Steaming Trends in Time Charterparties from an English Law Perspective", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:31, S:4, s.182.
[367] **Cerit Dindar,** (Yavaş Seyir) s.182.
[368] bkz. dipnot:260.
[369] Lord Hobhouse: "*Employment embraces the economic aspect - the explotation of the earning potential of the vessel.*" *The Hill Harmony* [2001] 1 Lloyd's Rep. 147.

"*Slow steaming*" uygulamasının ortaya çıkardığı bir diğer sorun da donatanın ve kaptanın sözleşme kapsamında yer alan "*utmost despatch*" düzenlemesi bakımdan sözleşmeye aykırı davranmış olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususudur. Daha önce de değinildiği üzere "*utmost despatch*" kavramı ile donatan çartererin talimat verdiği yolculuğu en kısa ve en hızlı yoldan yapmalı ve makul bir sebep ("*good reason*") olmadığı müddetçe gemin seyrini yavaş bir hızda gerçekleştirmemelidir. "*Slow steaming*" uygulamasında ise "*utmost despatch*" kavramı ile getirilen düzenlemenin tam zıttı yönde bir davranış donatandan ve kaptandan beklenmektedir. Bu sebeple donatanların "*slow steaming*" uygulamasına şüpheli yaklaşması söz konusu olmuştur[370].

Yavaş seyir talimatı donatan için başkaca sakıncalı durumlar da arz etmektedir. Yavaş seyrin gerçekleştirilmesi neticesinde donatanlar, geminin karinasının çeşitli deniz canlıları nedeniyle kirlenmesi ve makine teçhizatında sorunlar ile karşılaşılarak geminin eski hızına kavuşamaması riski ile karşı karşıyadır[371]. O dönem için kullanılmakta olan çarter partilerde bu konu hakkında hüküm bulunmadığından dünyanın en büyük donatan birliklerinden olan BIMCO tarafından sözleşmelere eklenmesi için tavsiye nitelikli bir kloz yayınlanmıştır[372].

BIMCO tarafından yayınlamış olan bu kloza göre ilk olarak, teknik nedenlerle donatana talimatı reddedebilme imkânı getirilmiştir[373]. Gemi makinası üreticisinin tavsiyesi dışında bir hızda çalıştırılması ile ilgili bir talimat verildiğinde donatan bunu kabule mecbur değildir. Daha da önemlisi çartererin "*utmost despatch*" düzenlemesine aykırılık iddiasında bulunması mümkün olmayacaktır. İlaveten yükle ilgililerin gecikme veya sapmadan dolayı donatana başvurması durumunda, donatan maruz kalacağı tüm yükümlülükler için çarterere rücu imkânına kavuşmaktadır[374]. Ayrıca belirtilmelidir ki, geminin teknesinin yavaş seyir neticesinde kirlenmesi söz konusu olursa ve bu kirlilik

[370] **Cerit Dindar,** (Yavaş Seyir) s.184.
[371] **Cerit Dindar,** (Yavaş Seyir) s.186 **Cerit Dindar, Ceren** (2018) "Hull Fouling During Time Charter Service: Liability for Deficient Performance of the Ship", Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, C:24, S:213, s.70.
[372] **BIMCO,** "Slow Steaming Clause for Time Charter Parties 2011", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/slow_steaming_clause_for_time_charter_201> s.e.t. 09.06.2024.
[373] Dipnot 266'da yer verdiğimiz BIMCO Zaman Çarter Partileri İçin Yavaş Seyir Klozunun (a) alt maddesi (i) fıkrasında ilgili düzenlemeye yer verilmiştir.
[374] BIMCO Zaman Çarter Partileri İçin Yavaş Seyir Klozu (f) alt maddesi.

geminin gecikmesine neden olursa, çarterer bu durumdan "*off-hire*" olarak yararlanamayacaktır[375]. İstenmeyen duruma kendi talimatı neden olmuştur.

5.3. COVID-19 Pandemisi

Çalışma kapsamında değineceğimiz ikinci gelişme hepimizin gündelik hayatını dahi etkilemiş bulunan COVID-19 pandemisidir. İnsanlık tarihi boyunca pek çok salgın hastalıkla mücadele edilmiş olunmasına karşın COVID-19, şiddeti ve yayılma hızı ile diğerlerinden ayrılmıştır. Özellikle salgının ilk aylarında azımsanamayacak öldürücülük oranı (yine çok yakın zamanda, 2014-2016 yılları arasında Ebola virüsü salgınına kıyasla çok düşük olmasına karşın) COVID-19 bulaşma kolaylığı ve semptomların ortaya çıkması için gereken sürenin uzun olması nedeniyle sınırlandırılamamış ve enfekte olmuş kişilerin yerini tespit ederek karantina uygulamak neredeyse imkânsız hâle gelmiştir[376]. Bu sebeple dünya genelinde bir kapanma sürecine gidilmiş, bu durum hastalığı nispeten kontrol altına alsa da insanlar üzerinde sosyal ve psikolojik olarak sarsıcı etki bırakmıştır. Bütün bu gelişmeler kaçınılmaz olarak deniz ticaretini de etkilemiş, limanların kapatılması, gemilerin dezenfekte edilmesi, gerektiği takdirde karantinaya alınmaları söz konusu olmuştur[377].

COVID-19, deniz ticaretine etkisi olabilecek ilk salgın hastalık olmadığından COVID-19 öncesinde de zaman çarteri sözleşmelerinde salgın hastalıklara yönelik düzenlemelere rastlamak mümkündür. Örneğin BALTIME çarter partisinde açıkça "güvenli liman" yükümlülüğünün bir devamı niteliğinde salgın hastalığın olduğu bir liman için çartererin talimat vermesi mümkün kılınmamıştır[378]. Ancak bu yönde bir kayıt olmasa dahi sadece güvenli liman ("*safe port/berth/place*") klozunun bulunması yine çartererin

---

[375] **Ülgener,** (Zaman) s.141.

[376] **Boviatsis, M.** (2022) "Legal Assessment of BIMCO's Infectious or Contagious Diseases (IOCD) Clauses for Voyage and Time Charter Parties", Marine Policy, C:144, S:October, s.1. Pandeminin zaman çarteri sözleşmeleri üzerinden yapılan konteyner taşımacılığına olan etkileri için bkz. **Gencer, Hüseyin/Tuzcuoğlu, Tolga** (2023) "Financial Implications of the COVID-19 Pandemic on the Container Ship Time Charter Business", Marine Science and Technology Bulletin, C:12, S:2, s.191-200.

[377] **Yetiş Şamlı, Kübra** (2020) "COVID-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri", İstanbul Hukuk Mecmuası, C:78, S:2, s.302, 307-313. Ayrıca *Yetiş Şamlı* tarafından hazırlanan makalede yetkili kurumlar tarafından alınan başkaca önlemler de incelenmiştir. bkz. **Yetiş Şamlı,** s.310. Denize kıyısı olan ülkelerin alabileceği önlemler ve salgın durumunda seçeneklerinin neler olduğu incelemesi için bkz. **Choquet, Anne/Sam-Lefebyre, Awa** (2021) "Ports Closed to Cruise Ships in the Context of COVID-19: What Chioces are There for Coastal States?", Annals of Tourism Research, C:86, S:January, s.1-10.

[378] BALIME 2001 Kloz 14: "*The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter (a) any place where fever or epidemics are prevelant…*".

böyle bir limana gitme talimatı veremeyeceği anlamına gelecektir. Gemi salgın hastalığın olduğu limana güvenle ulaşabilecek olsa da personeli için tehlike söz konusudur.

COVID-19 etkisi ile çartererin ticari yönetim hakkını kullanması zaman zaman mümkün olamadığından bu durum yukarıda da belirtmiş olduğumuz "*off-hire*" durumunun gündeme gelmesine neden olabilmektedir. Örneğin SHELLTIME 4 çarter partisinde salgın hastalık ya da karantinadan kaynaklanan gecikmelerin "*off-hire*" olarak sayıldığı görülmektedir[379].

Çarter partide salgın hastalık ya da karantina durumu "*off-hire*" olarak yer almasa dahi neredeyse tüm standart form çarter partilerde geminin seyri için gerekli olan, gemiyle ilgili belgelerin ve gemi adamlarına ilişkin belgelerin temini, donatan için bir yükümlülük olarak yer almakta; kimi çarter partilerde de bu belgelerin eksiklikleri nedeniyle geminin yetkili mercilerce alıkonulması "*off-hire*" sebebi olarak düzenlenmektedir[380]. Eğer COVID-19 nedeni ile geminin güvenliğine ilişkin ya da personelin sağlık durumuna ilişkin gerekli belgeler gemide bulunmazsa ve bu sebeple gecikmeler meydana gelirse çartererin bu süreler dâhilinde "*off-hire*" durumundan yararlanması söz konusu olur[381].

COVID-19'un geminin "*off-hire*" durumunda kalmasına neden olabilecek bir diğer yönü ise gemi adamlarının hastalığa yakalanmasıdır. Yine neredeyse tüm standart form çarter partilerde "*off-hire*" durumu olarak yer alan "gemi adamlarının eksikliği ("*deficiency of men*")"; gemi adamlarının hastalanarak büyük bir kısmının görevini yerine getirememesi ya da az sayıda kişi de olsa önemli görevleri üstlenmiş olanların görevlerini yerine

[379] SHELLTIME 4 "*Off-hire*" Kloz 21: "*(iv) due to any delay in quarantine arising from master, officers, or crew…*".
[380] Örneğin NYPE 2015 Kloz 6/(b) düzenlemesinde "*The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.*" yükümlülüğüne yer verilmiştir. Benzer bir düzenleme BPTIME 3 Kloz 9 Par. 9.6.5'te de yer almaktadır. Doğrudan "*off-hire*" klozu altında SHELLTIME 4 Kloz 21/(v): "*due to detention of the vessel by authorities at home or abroad attributable to legal action against or breach of regulation by the vessel, the vessel's owners,…*" düzenlemesine yer verilmiştir. Yine "*off-hire*" altında benzer düzenlemeye NYPE 2015 Kloz 17 düzenlemesinde de rastlanmaktadır.
[381] **Taşkın,** s.346-349.

getiremeyecek olması şeklinde gerçekleşebilir. Bu durumda da çarterenin "*off-hire*" durumundan yararlanması söz konusu olur[382].

Belirtilmiş olan bu hususlardan da görüleceği üzere uygulamada çok farklı düzenlemelere ve bazen hakkaniyetli olamayan durumlarla karşılaşılması söz konusudur. Bu sorunlara çözüm üretmek isteyen BIMCO, ilk önce 2020 yılında "Zaman Çarter Partileri için COVID-19 Mürettebat Değişimi" klozunu[383] daha sonra 2022 yılında da aslen önceden Ebola ve SARS salgınları odağında hazırlamış olduğu 2015 tarihli "Enfekte Edici ve Bulaşıcı Hastalıklar" klozunu[384]COVID-19 salgınına göre gözden geçirerek tekrar yayınlamıştır. BIMCO böylece insan sağlığı ön planda tutularak hem taraf dengesinin sağlanmasının hem de hakkaniyetli sonuçlara ulaşılmasını hedeflemektedir[385].

BIMCO tarafından düzenlenen 2020 tarihli "COVID-19 Mürettebat Değişimi" klozunu inceleyecek olursak; bu kloz, COVID-19 döneminde yaşanan kapanmalar ve karantinalar nedeniyle, mürettebatı iş sözleşmelerinin dahi ötesine geçen süreler boyunca gemide kalmak durumunda olan donatanlara bir çözüm üretmek amacıyla hazırlanmıştır[386]. Çartererler için de mürettebat değişimi, dinlenmiş ve daha verimli performans gösterecek gemi adamlarına anlamına gelmektedir. Kloz ilk olarak çartererin talimat verdiği limanda COVID-19 kısıtlamaları gereği mürettebat değişimi yapılamayacaksa donatana değişim için başka bir limana sapma hakkı tanımaktadır. Bu sapma hakkı kullanıldığı için donatan sözleşmeye aykırı davranmış olmayacak, gecikme ya da zararlardan dolayı kendisine başvurulamayacaktır[387]. Çartereri korumak adına ise klozda bu hak kullanılacaksa eğer çarterere bildirilmesi gerektiği belirtilmiş ve bu hakkın çartererin çıkarlarına özen

---

[382] **Taşkın,** s.349-350. **Ülgener,** (Zaman) s.146. Örneğin NYPE 2015 Kloz 17 "*Off-Hire"*. "*In the event of loss of time from deficiency… of officers or ratings…*" ya da BALTIM 2001 Kloz 11'de geçtiği şekli ile "*deficiency of men*"

[383] **BIMCO,** "COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parites 2020", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/covid-19-crew-change-clause-for-time-charter-parties-2020> s.e.t. 03.05.2024.

[384] **BIMCO,** "Infectious of Contagious Diseases Clause for Time Charter Parties 2022", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/infectious_or_contagious_diseases_clause_for_time_charter_parties_2022> s.e.t. 03.05.2024.

[385] **Boviatsis,** s.6. BIMCO tarafından 2022 tarihli kloza ait açıklayıcı notlarda bu hedef ayrıca dile getirilmiştir.

[386] TTK kapsamında ise mürettebat değişimi, madde 1320 düzenlemesi kapsamında, gemi adamlarına gemi alacaklısı hakkı veren önemli bir yükümlülük arz etmektedir. İlgili düzenleme şu şekildedir; TTK madde 1320: "*(1) Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine ve işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine "gemi alacaklısı hakkı" verir: a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları.*"

[387] Crew Change Clause alt madde (a) ve (c).

gösterilerek uygulanması gerektiği belirtilmiştir[388]. Donatan eğer bu sapma hakkını kullanacak olursa geçen zaman "*off-hire*" olarak değerlendirilmeyecek ancak çartererin de menfaatini korumak adına tahsis ücreti tarafların belirleyeceği indirimli bir ücret üzerinden yatırılacaktır. Taraflar bir tutar belirlemezler ise %50'lik bir indirim öngörülmüştür[389].

Daha kapsamlı düzenlemelere ise 2022 "BIMCO Enfekte Edici ve Bulaşıcı Hastalıklar" klozunda yer almaktadır. Bu klozda yer alan düzenlemelere göre donatan ve kaptan salgın hastalık durumunda sözleşme süresi boyunca gemi ve mürettebatını korumak için bütün önleyici tedbirleri almakla yükümlü tutulmuştur[390]. COVID-19 bakımından bu tedbirlerin maske ve diğer koruyucu ekipman gibi düşünülebileceği belirtilmektedir[391]. Bu önlemler için masraflar eğer tarafların belirleyeceği bir meblağı aşarsa, aşan kısmı çarterer karşılayacaktır. Devamındaki maddelerde gemi eğer salgın hastalıkla karşılaştığı için karantinaya alınırsa ya da limana girmesine izin verilmezse, kaybedilen zamanın "*off-hire*" olarak değerlendirilemeyeceği düzenlenmiştir. Buradaki önemli bir istisna ise geminin eğer karantinaya girmesine sözleşme öncesi seferler ya da donatanı veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin hareketleri sebep olmuşsa, gemi çartereri lehine olarak "*off-hire*" durumunda olacak ve doğrudan meydana gelen zararlardan donatan sorumlu olacaktır[392]. Klozun devamında önemli bir düzenlemeye daha yer verilmiş, buna göre eğer kaptan ya da donatan bir limana gitmenin ya da burada kalmanın önleyici tedbirlere rağmen hastalık riskini arttıracağına kanaat getirmişler ise çartererin bu limana ilişkin talimatını reddetme hakkına sahip olacaklardır. Limana girilmeme kararı alınmışsa bunun gecikmeksizin çarterere bildirilmesi gerekmektedir. Çarterer de daha önce değiniş olduğumuz ikincil yükümlülük çerçevesinde yeni bir güvenli liman talimatı vermek durumunda kalmaktadır[393]. Bu kloz sayesinde hayati tehlike yaratmadan hastalıkların önlem almak yoluyla bertaraf edilmesi ve sözleşmenin devamlılığının sağlanmasının hedeflendiğini söyleyebiliriz. Sorumluluğun çarterer ve donatanlar arasında paylaşılabilir hâle getirilmesi

[388] Crew Change Clause alt madde (b).
[389] Crew Change Clause alt madde (d).
[390] Disease Clause alt madde (b).
[391] bkz. dipnot:384. 2022 tarihli kloza ait açıklayıcı notlar bölümünde ayrıca donatanın önleyici tedbir yükümlülüğünün makul, uygulanabilir ve mevcudiyetin sağlanabildiği durumlarda söz konusu olduğu belirtilmiştir. Eğer COVID-19 kapsamında maskeler ve gemiye getirilemeyecek durumdaysa ya da hepsi satılmışsa donatanın bu yükümlülüğüne aykırı davrandığı söylenemeyecektir.
[392] Disease Clause alt madde (c).
[393] Disease Clause alt madde (d).

ve tarafları daha dikkatli davranmaya itmesi de klozun sözleşmelere sıklıkla eklenmesini sağlayabilecek önemli yönlerindendir[394].

5.4. Rusya-Ukrayna ve İsrail-Filistin Çatışmaları

Savaş ve çatışmaların, zaman çarteri sözleşmelerinde çartererin talimatlarına uyulması yükümlülüğünü nasıl etkilediği, yakın zamanda gerçekleşmiş ve küresel etkileri olan Rusya-Ukrayna ve İsrail-Filistin çatışmaları üzerinden incelenmeye çalışılacaktır. Bilindiği üzere Rusya ile Ukrayna arasındaki siyasi ve askerî gerilimler 2014 yılından bu yana devam etmekte iken 2022 yılında Rusya'nın askerî müdahaleye başlaması ile yeni bir boyut kazanmıştır. Rusya ve Ukrayna'nın deniz ticareti bakımından önemli limanlara sahip olması ve önemli enerji ce gıda ihracatçıları olmaları küresel deniz ticaretini de son derece olumsuz etkilemiştir[395].

7 Ekim 2023 tarihinde Hamas'ın İsrail genelinde geniş çaplı füze saldırıları ile başlayan saldırılar, bölgede bir türlü dinmeyen çatışmaların tekrardan alevlenmesine neden olmuş, başlayan çatışmalarda ise iki ülke arasında yaşanan önceki çatışmalardan farklı olarak İsrail'e yönelik boykot uygulamaları, devlet dışı organizasyonların deniz ticaretine müdahaleleri ile İsrail Limanlarındaki aktivite %85 oranında düşüş yaşamıştır[396].

İnsanlık tarihi boyunca savaşlar kaçınılmaz olmuştur. 2. Dünya Savaşı'nın ardından dünya tarihinde bir barış dönemi yaşanıyor olmasına rağmen günümüzde dahi küresel etkileri olan büyük çatışmalarla karşılaşılması söz konusu olmaktadır. Rusya-Ukrayna ve İsrail-Filistin çatışmalarının kendine özgü etkileri olsa da geçmişte yaşanan savaşlar göz önünde tutularak denizcilik uygulamasında bu tür durumlarda ortaya çıkacak sorunları en aza indirmek amaçlı hâlihazırda pek çok düzenleme mevcuttur. İlk olarak bu genel geçer düzenlemeleri değerlendirecek olursak; zaman çarteri sözleşmelerinde taraflar

---

[394] Boviatsis, s.6.

[395] **Gürler, Halil Emre** (2023) "Rusya ve Ukrayna Savaşı'nın Deniz Ticaretine Etkisi", TASAM – 9. İstanbul Güvenlik Konferansı 5. Denizcilik ve Deniz Güvenliği Forumu, 23-24 Kasım 2024, İstanbul.

[396] Yaşanan gelişmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Zanotti, Jim/Sharp, Jeremy M.** (2024) Amerika Birleşik Devletleri Kongresi Bilgilendirme Raporu, "Israel and Hamas Conflict in Brief: Overview, U.S. Policy and Options for Congress 2024 Congressional Research Service. **Ari, Rabinovitch,** Reuters, Israel's Eliat Port Sees 85% Drop in Activity Amid Red Sea Houthi Attacks, <https://www.reuters.com/world/middle-east/israels-eilat-port-sees-85-drop-activity-amid-red-sea-houthi-attacks-2023-12-21/> s.e.t. 04.05.2024.

sözleşmelerine "savaş" ve savaş riski" klozları eklemektedirler[397]. Zaman çarteri sözleşmelerinde yer alan klozların bir bütün içerisinde göz önüne alınması gerekmektedir. "Savaş" klozları da yukarıda değinmiş olduğumuz "güvenli liman" ve "coğrafi sınırlar" düzenlemeleri ile iç içe işleyen klozlardır.

Uygulamada en kapsamlı düzenlemelere sahip savaş klozlarından birisi BIMCO tarafından düzenlenmiş olup yine BIMCO çatısı altında hazırlanan ve uygulamada da çok yoğun şekilde kullanılan NYPE ve BALTIME çarter partilerinde yer alan "BIMCO Zaman Çarteri Sözleşmeleri İçin Savaş Riskleri Klozu" olmaktadır[398]. Bu klozda yer alan düzenlemeye göre savaş riskleri; savaş, iç savaş, halk hareketleri, savaş benzeri operasyonlar, mayın döşenmesi gibi durumlar olarak sayılmış ayrıca korsanlık, deniz haydutluğu, yağma gibi durumlar da savaş klozuna dâhil edilerek kullanım alanı oldukça genişletilmiştir[399].

Bu klozda da "güvenli liman" paralelinde geminin, yükün ya da mürettebatın savaş risklerine maruz kalabileceğinin öngörüldüğü herhangi bir limana ya da yere devam etmesi zorunluluğu olmayacak veya devam etmesi istenemeyecektir. Gemi eğer savaş risklerine limanda yakalanırsa buradan ayrılma özgürlüğüne sahip olacaktır[400]. Geminin savaş risklerine maruz bir bölgeye gitmesi veya bu bölgeden geçmeyi kabul etmesi halinde ise çarterer donatanın sigortacıları tarafından talep edilen her türlü ek primi ve gemi adamlarına böyle bölgelere gittikleri için yapılacak ek ödemeleri yapmakla mükellef kılınmıştır[401]. Bu noktada önemle belirtilmesi gereken bir husus da ek primlerin ödenmesinin çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğünü bertaraf etmediğidir. Ek prim

[397] bkz. başlık: 3.3.4. Örneğin BPTIME 3 çarter partisinin 30 no'lu klozu "*War Risks*" olarak isimlendirilmiş ve tamamen bu konudaki düzenlemelere ayrılmıştır. BOXTIME çarter partisinde ise 19 no'lu klozda "*War*" olarak geçmektedir. Sözleşmede yer alan bu "savaş" ve benzeri klozların aktif olması için herhangi bir resmî savaş ilanı olması gerekmemektedir. bkz. **Fuler, Glenn O**. (1959) "Meaning of the Term "Decleration of War" as Used in a Time Charter", Michigan Law Review, C:57, S:4, s.612.

[398] Standart form sözleşmelerde "CONWARTIME" olarak de geçmektedir. bkz. NYPE 2015 Kloz 34: "*BIMCO War Risks Clause CONWARTIME 2013*" Kloz için bkz. **BIMCO,** "War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013)", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013> s.e.t. 04.05.2024. **BIMCO,** "Standart War Risk Clause for Time Charters 1993 (CONWARTIME 1993)", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/earlier/standard_war_risk_clause_for_time_charters_1993> s.e.t. 04.05.2024

[399] CONWARTIME 2013 alt madde (a)/(ii).

[400] CONWARTIME 2013 alt madde (b).

[401] CONWARTIME 2013 alt madde (d) ve (f).

ödenecek bölgelerde güvenli olmayan limanlar söz konusu ise de o bölgelerde güvenliğini hâlâ koruyan limanlara gidilmesi için talimat verilebilir[402].

Klozun devamında geminin, bayrağı altında seyrettiği devletin hükümeti veya Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin herhangi bir kararının şartlarına uygun olarak verilen kalkış, seyir veya başkaca bir emir ve tavsiyeye sözleşme kapsamında uyma özgürlüğüne sahip olduğu belirtilmiştir[403]. Böylece savaş riskleri olan bir bölgede ülkeler kendi vatandaşlarını ve tabiiyetinde olan varlıkları korumak için emir verdiklerinde bunun sözleşmeye aykırılık yaratmasının önüne geçilmiştir.

İlgili kloz kapsamında "*off-hire*" durumu ile ilgili bir düzenlemeye ise yer verilmemiştir. Bu hususun doğrudan "*off-hire*" klozu altında tarafların iradelerine bırakıldığı söylenebilir.

Standart form sözleşmelerde, "savaş" ve "savaş riski" klozlarına ilaveten bir savaş durumunda çarter partinin feshedilebileceğini öngören klozlara da yer verilmesi mümkündür[404]. Örneğin BPTIME 3 Kloz 29'da "*Outbreak of War"* başlığı altında "*Taraflardan her biri savaş çıkması durumunda bu sözleşmeyi feshedebilir…*" düzenlemesine yer verilmiştir[405]. Aynı yönde yine BIMCO tarafından 2004 yılında sözleşmelere eklenmesi için tavsiye nitelikli "Savaş Fesih Klozu" hazırlanmıştır[406].

Bu noktada konunun daha iyi anlaşılabilmesi adına uygulama için belirleyici olmuş bir mahkeme kararını güncel gelişmeye uyarlanarak anlatmak faydalı olacaktır. Rusya ile Ukrayna arasındaki siyasi ve askerî gerilimler 2014 yılından beridir devam etmesine karşın Rusya'nın top yekûn bir işgale girişeceği uluslararası ilişkiler uzmanlarınca bile tahmin edilemez bir olay olmuştur. Benzer yönde bir olayı içeren yukarıda da değindiğimiz "*The Evia*" davasını[407] somut gelişmemize uyarlayacak olursak eğer, şu şekilde bir teorik durum

---

[402] **Ülgener,** (Zaman) s.203.
[403] CONWARTIME 2013 alt madde (g).
[404] **Bauer, Glenn R.** (1988) "Effects of War on Charter Parties" Tulane Maritime Law Journal, C:13, S:1, s.13.
[405] Klozun tamamı: "*Either party may cancel this Charter on the outbrek of war or hostilities between any two or more of the following countries: the United States of America, The Russian Federation, the United Kingdom, France and the People's Republic of China.*" şeklindedir.
[406] **BIMCO,** "War Cancellation Clause 2004", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_cancellation_clause_2004> s.e.t. 10.05.2024.
[407] bkz. dipnot:220.

yaratabiliriz: Rusya'nın Ukrayna'ya yönelik işgale girişmesinden önce bir geminin çartererin talimatı doğrultusunda bir Ukrayna Limanına gittiğini düşünelim. Gemi yüklemesini tamamlayıp limandan ayrılmak üzereyken Rusya, Ukrayna'ya yönelik saldırılarını başlatmış olsun ve gemi burada mahsur kalsın. "*The Evia*" davasında verilen karara göre germinin mahsur kalmasına neden olan savaşın çıkması öngörülemeyecek ve anormal bir olaydır. Rusya-Ukrayna savaşında da az önce belirtildiği gibi tahmin edilemez bir işgal girişimi başlatılmıştır. Bu anormal olay karşısında "*The Evia*" davasında Lordlar Kamarası çartererin güvenli liman seçme yükümlülüğüne aykırı davranmadığına karar vermiştir. Geminin Rusya'nın saldırılarına başladığı sırada limana varması olasılığında ise artık varılan sonuç değişecektir[408]. Bu durumda artık limanın güvensizliği bilindiğinden savaş anormal ve öngörülemeyecek bir olay olarak değerlendirilemeyecek, çartererin derhâl ikincil yükümlülüğü kapsamında yeni bir liman tayin etmesi gerekecektir.

Ancak yine de sözleşme kapsamında kabul edilecek olan risklerin çok dikkatli şekilde belirlenmesi gerekmektedir. 2010 yılında deniz haydutları tarafından yakalanarak rehin tutulan "*Polar*" gemisi hakkında Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesinin 2024 yılında vermiş olduğu "*The Polar*" kararı, konu için önem arz etmektedir[409]. Davada, taraflar arasındaki sözleşme BPVOY 4 sefer çarter partisi üzerinden akdedilmiş ve sözleşmede deniz haydutluğunun kapsam dâhiline alındığı "savaş riski" klozuna da yer verilmiştir. 39 nolu ilgili kloza göre donatan "*gemi yüklemeye başlamadan önce herhangi bir zamanda, taşıma sözleşmesinin ifasının gemiyi savaş risklerine maruz bırakabileceğini düşünürlerse*" sözleşmeyi fesih hakkına sahip olmaktadır. Mahkeme yapmış olduğu değerlendirme neticesinde ilgili klozun deniz haydudu saldırısı tehdidi karşısında bölgeden geçme konusunda donatanların mutlak bir veto hakkı veremeyeceği görüşünde olmuştur. Mahkeme, sefer çarterinin Aden Körfezi'nde deniz haydutluğunun yaygınlığının zaten iyi bilindiği bir zamanda akdedildiği belirtilmiştir. Sözleşmede seferin Süveyş üzerinden yapılması da ön görüldüğünden, geminin Aden Körfezinden geçecek olması durumun taraflarca zaten bilindiği belirtilmiştir. Davanın yargıçlarından Lord Hamblen görüşlerini şu şekilde paylaşmıştır: "*Geminin rotası ve Aden Körfezi'nden geçiş koşulları üzerinde*

[408] Benzer bir olayın yaşandığı "*Concordia Fjord*" davasında gemiye, roket saldırılarının olduğu çarterer tarafından da bilinen Beyrut Limanı'na gitmesi için talimat verilmiş ve gemi roket saldırısına uğramıştır. Çarterer bu davada ek savaş primlerinin ödenmiş olduğunu ve bu sebeple yükümlülüklerini ihmal etmediklerini belirtmiş ise de mahkeme ek savaş primlerinin ödenmesinin, çartererin güvenli limana talimat verme yükümlülüğünü ortadan kaldırmadığına karar vermiştir. *D/S A/S Idaho v. Colossun Maritime S.A. ("The Concordia Fjord")* [1984] 1 Lloyd's Rep. 385.
[409] *Herculito Maritime Ltd. v. Gunvor International BV (The Polar)* [2024] UKSC 2.

mutabakata varıldıktan sonra, ne donatan ne de kaptan dönüp fikirlerini değiştirdiklerini ve Aden Körfezi'nden geçişin bilinen deniz haydutluğu riskini artık üstlenmek istemediklerini söyleyemezler. Aden Körfezi'nde farklı savaş riskleri ortaya çıkmışsa ya da deniz haydutluğu riskinin niteliğinde bir değişiklik olmuşsa…o zaman 39. Kloza dayanabilirler, ancak riskte bir değişiklik yoksa dayanılamaz. Mevcut davada, deniz haydutluğu riskinin sözleşmenin kabul edildiği tarihte bilinen ve öngörülen riskten herhangi bir zamanda değiştiğine dair bir öneri veya bulgu yoktur."[410]

Hemen bu noktada İsrail-Filistin çatışmalarında karşılaşılmış olan bu çatışmaya özgü bir durumdan bahsetmek faydalı olacaktır. 7 Ekim 2023 tarihinde başlayan İsrail-Filistin çatışmalarının ardından Yemen'de bulunan İran destekli Husiler Hareketi, İsrail'in Gazze işgalini sonlandırmasını talep ederek 19 Ekim'de İsrail'e yönelik "*drone*" saldırıları başlatmışlarıdır. Yemen'in jeopolitik konumundan da faydalanan Husiler, Kızıldeniz'in Hint Okyanusu'na döküldüğü Babülmendep Boğazı'nda 19 Kasım'dan itibaren ticari gemileri hedef alan saldırılara başlamışlardır. İsrail Limanlarına giden, İsrail ile ilişkisi olduğunu düşündükleri gemileri hedef alacaklarını açıkça ilan eden grup Şubat 2024 itibari ile 40 ticaret gemisine saldırı düzenlemiş, bir geminin de batmasına neden olmuşlardır[411].

Bütün bu anlatılanlardan tespit edileceği üzere, çarterer tarafından bu rota seyredilerek İsrail Limanlarına gitme ya da İsrail Limanlarına gidilmeyecekse de tarafların İsrail ile vatandaşlık ilişkisi veya geminin bayrağının hedef alınması gibi bir durum söz konusu ise çartererin güvenli liman kaydına uygun hareket ettiğini söylemek mümkün değildir. Kaptan ve donatan çartererin bu talimatını reddetme hakkına sahiptir. Ek primler ödenerek bu bölgeye seyahat etmenin kabul edildiği ihtimalini düşündüğümüzde dahi bir saldırı gerçekleşmesi durumunda bu saldırının öngörülemez ve anormal bir durum oluşturduğunu kabul etmek mümkün olmayacak, çartererin güvenli limana talimat verme

---

[410] Lord Hamblen: "*Having agreed the vessel's route and the terms upon which the Gulf of Aden woud be transited neither the shipowner nor the msater could then turn round and say that they had changed their mind and were no longer willing to take on the known piracy risk of transiting the Gulf of Aden on the terms agreed. If different war risks materialised in the Gulf of Aden or there was a change in the natue of the piracy risk, or a change in its degree sufficient to make it qualitatively different, then it may be that clause 39 could be relied upon, but not if there was no change in risk. In the presenr case there is no suggestion or finding that the piracy isk changed at any time from that known and contemplated at the time that the charter was agreed.*" *Herculito Meritime Ltd. v. Gunvor International BV (The Polar)* [2024] UKSC 2.

[411] Saldırıların etkileri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Blanchard, Christopher M.** (2024) Amerika Birleşik Devletleri Kongresi Bilgilendirme Raporu, "Houthi Attacks in the Red Sea: Issues dor Congress, 2024, Congressional Research Service. **Duggal, Hanna/Haddad, Muhammed,** Aljazeera, "Mapping the Red Sea Attacks", <https://interactive.aljazeera.com/aje/2024/mapping-red-sea-shipping-attacks/> s.e.t. 07.05.2024.

yükümlülüğüne aykırı davrandığı söylenebilecektir[412]. Yukarıda "*The Polar*" davasında da belirtildiği üzere bölgedeki savaş riskleri yalnızca deniz haydutluğu olmaktan çıkmış ve önemli değişikliklere uğramıştır. Artık deniz haydutluğu riskine ilaveten, doğrudan belli başlı gemileri hedef alacağını ilan eden ve roket saldırıları yapmaya muktedir olan yeni bir tehdit söz konusudur. Kanaatimizce geminin Babülmendep ve Kızıldeniz'e girmeyerek Afrika etrafından dolaşması söz konusu olursa yaşanan bu durumun donatanın "*utmost despatch*" yükümlülüğüne aykırılık olarak değerlendirilmesi mümkün olmayacaktır. Kaptanın ve donatanın, bu uzun rotayı seçmelerinde, çarterer tarafından da bilinen, son derece makul bir gerekçeleri bulunmaktadır. Aynı zamanda yaşanan gecikmenin "*off-hire*" olarak değerlendirilmesi de mümkün gözükmemektedir.

Yukarıda değinmiş olduğumuz BIMCO Savaş Riskleri Klozu'nda benzeri bir durum öngörülerek savaş riskleri tanımlamalarında ister tüm gemilere karşı uygulansın ister belirli bir bayrak veya mülkiyetteki gemilere, belirli yüklere veya mürettebata karşı ya da başka bir şekilde seçici olarak uygulansın, herhangi bir kişi, kuruluş, terörist ya da siyasi grup tarafından gerçekleştirilen terörist eylemler ve kötü niyetli zarar verme eylemleri kloz kapsamında dâhil edilmiştir[413]. İsrail-Filistin çatışmalarında olduğu gibi herhangi bir savaş durumu olmadan da Husiler gibi bir hareketin gemileri hedef alması durumunda yukarıda varmış olduğumuz sonuç değişmeyecektir. Sözleşme ile riskin yer aldığı bölgeden geçileceği kararlaştırılmış dahi olsa Husiler tarafından yapılacak saldırı kadar açık bir tehdit karşısında, ticaretin devamlılığı ve sözleşmenin ayakta tutulması, bunun geminin yok olması veya mürettebatının canı pahasına yapılmasını gerektirecek önemde olamayacaktır.

Rusya-Ukrayna savaşında yaşanan özel durumu incelemeye çalışacak olursak, Rusya-Ukrayna savaşının kendine özgü sonucu Rusya'ya uygulanan ekonomik yaptırımlar şeklinde kendini göstermiştir. Amerika Birleşik Devletleri (ABD) tarafından ABD'de ikamet eden özel ve tüzel kişilerin Rusya'da ikamet eden özel ve tüzel kişiler ile alışverişi yasaklanmış; mekanik ve elektrikli makine ve parçaları, optik ve tıbbi malzemeler, lüks tüketim ürünleri, alkollü içecekler, deri ürünleri gibi pek çok ürünün ticareti durdurulmuştur. Avrupa Birliği (AB) tarafında da gıda, enerji ve tıbbi ve insanı yardım amaçlı yükler hariç Rus bayraklı gemilerin AB limanlarına uğramaları engellenmiş,

[412] bkz. dipnot:408.
[413] CONWARTIME alt madde (a)/(ii).

Rusya'dan gerçekleştirilen ham petrol ve petrol ürünleri ithalatının engellemesine karar verilmiştir. Avrupa Parlamentosu da Rus Limanlarına uğrayan gemilerin sahiplerine ve işletmecisine bakılmaksızın bu gemilerin AB sınırlarındaki limanlara uğramasının engellenmesine karar verilmiştir[414]. Rusya için ekonomik olarak yıpratıcı olabilecek yaptırımlardan biri de Rusya içindeki deniz taşımacılığının da yabancı konteyner gemileri vasıtasıyla yapılıyor olması ve artık bu gemilerle taşımanın yaptırımlar kapsamında engellenmesi şeklinde gerçekleşmiştir[415].

Bu kapsamda yaptırımların zaman çarteri sözleşmelerine etkileri bakımından ilk olarak söylenebilecek şey tarafların sözleşme aşamasında "coğrafi sınırlar" düzenlemelerini çok dikkatli belirlemeleri gerektiğidir. Zira önceki yolculuklarında Rus Limanlarına uğramış bir geminin, artık AB içindeki limanlara uğramasına AB yetkili makamları tarafından izin verilmeyecektir. Geminin mevzuata, yetkili makam kararlarına uygun hâle getirilmesi donatanın yükümlülüğünde olup sadece donatanın tasarrufta bulunabileceği hususlardır. Yaptırım uygulanan bölgeler sözleşmenin "coğrafi sınırlar" düzenlemesinden çıkarılmazsa, çarterer buralara gidilmesi yönünde talimat verebilecek ancak gemi yaptırım şartlarından dolayı bu limana kabul edilmeyecek ve donatanın yaşanan gecikmelerden ve sözleşmeye aykırılığından sorumluluğu gündeme gelebilecektir[416]. Ancak kanaatimizce sözleşme devam ederken ekonomik yaptırımlar söz konusu olur ve mevzuata uygunluk sağlamak gibi bir adım atılmasıyla dahi donatanın yaptırım kurallarının önüne geçmesi mümkün olamamaktaysa, çartererin yaptırım uygulanan bölgelerdeki limanlara talimat vermesi "güvenli liman" seçme yükümlülüğüne aykırılık olarak değerlendirilmelidir. Artık çarterer kötü niyetli olarak geminin yaptırıma maruz kalmasına neden olmakta ve bunun ardından taleplerde bulunarak çıkar sağlamayı hedeflemektedir.

Çartererlerin, yaptırım kapsamı dışında ve güvenli olan limanlara talimat vermesi durumunda dahi "*lawful merchandise*" ve "*lawful trade*" düzenlemeleri kapsamında hukuka uygun yük taşıma yükümlülüğü devam etmektedir. Rusya'ya uygulanan, yukarıda

[414] **Gürler,** s.4-5.
[415] **Kraska, James** (2022) "War Sanctions Steadily Degrade the Russian Maritime Sector", International Law Studies Series. U.S. Naval War College, C:99, s.521.
[416] **Ülgener,** (Zaman) s.156.

sayılmış olan yaptırımlar örneğinde, Rusya'dan Amerika'ya götürülmek üzere lüks tüketim ürünlerinin, deri ürünlerinin taşınması istenemeyecektir[417].

Pek çok çarter partide yetkili makam kararıyla geminin limana kabul edilmemesi ya da limanda alıkonulması durumlarının "*off-hire*" olarak kabul edildiği görülmektedir[418]. Ancak belirtilmelidir ki geminin yaptırım kurallarına aykırılığı çartererden kaynaklanıyorsa, örneğin çarterer ya da çartererin şirketi yaptırım uygulanan gerçek ya da tüzel kişiler arasındaysa limanda alıkonulan ya da limana alınmaya gemi artık off-hire olarak kabul edilemeyecektir ayrıca donatanın zararlardan dolayı çarterer başvurması da mümkündür.

Ülkelerin ekonomik yaptırım uygulamalarına sıkça başvurması deniz ticaretini de kaçınılmaz olarak etkilediğinden, BIMCO tarafından denizcilik uygulamasında yeknesaklık sağlaması adına öncelikle 2020 yılında "Zaman Çarter Partileri İçin Yaptırım Klozu" daha sonra 2021 yılında benzer maddeler taşıyan "Konteyner Gemileri Zaman Çarter Partileri İçin Yaptırım Klozu" düzenlemelerini tavsiye niteliğinde yayınlamıştır[419]. Yayınlanan bu kloza göre öncelikle en çok yatırım uygulayan Birleşmiş Milletler, Avrupa Birliği, Birleşik Krallık ve ABD yaptırım uygulayan otorite olarak sayılmış, bunlar haricinde başka yetkili devletlerin de yaptırım uygulayabileceği maddeye eklenmiştir[420]. Kloza göre donatan sözleşme süresi boyunca kendisinin, gemi işletme müteahhidinin, menajerinin ve kendi adına çalışanların; çarterer de kendisinin, alt taşıtanların, yük

---

[417] Benzer bir olayı içeren İngiliz Mahkemelerinde görülmüş olan "*The Greek Fighter*" davasında; SHELLTIME 4 çarter partisi üzerinden zaman çarteri sözleşmesine konu edilmiş "*Greek Fighter*" gemisi, Birleşik Arap Emirlikleri'nin, yargılama sonucunda güvenliği yönünden herhangi bir problem taşımadığı tespit edilmiş Khor Fakkan Limanı açıklarında demirlemiştir. Daha sonra çarterer tarafından, gemiye Birleşmiş Milletler'in (BM) o dönem uygulamakta olduğu yaptırımların ihlaline neden olacak şekilde Irak'tan ihraç edilmiş yüklerin yüklenmesi talimatı verilmiştir. Sonuç olarak, yaptırım ihlali tespit edilmiş ve yerel otoritelerce gemiye el konulmuştur. Yargılama ile varılan karar neticesinde çartererin, çarter partinin "*Owners agree to let and Charterers agree to hire the vessel… for the purpose of carrying all lawful maercandise…*" hükmünü içeren 4 numaralı klozunu ve "*No voyage shall be unertaken, nor any goods or cargoes loaded, that would expose the vessel to capture or seizure by rulers or governments.*" Hümkünü içeren 28 numaralı klozunu ihlal ettiği hükmüne varılmıştır. *The Greek Fighter* [2006] EWHC 1729. 1 Lloyd's Rep. Plus 99.

[418] Örneğin SHELLTIME 4 Kloz 21/(v) düzenlemesi "*due to detention of the vessel by authorities at home or abroad attributable to legal action against or breach of regulations by the vessel, the vessel's owners, or Owners…*"

[419] **BIMCO,** "Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_time_charter_parties_2020> s.e.t. 05.05.2024. **BIMCO,** "Sanctions Clause for Container Vessel Time Charter Parties 2021", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_container_vessel_time_charter_parties_2021> s.e.t. 05.05.2024.

[420] Sanctions Clause alt madde (a).

ilgililerinin yaptırım uygulanan kişiler olmadığını garanti etmektedir. Sözleşmenin taraflarından herhangi biri sözleşmeye aykırı olarak yaptırım uygulanan taraf durumuna düşerse diğer tarafa sözleşmeyi sonlandırma ve zararlarını talep etme hakkı verilmiştir[421]. Donatana ya da kaptana yaptırım uygulanan bir yükü taşıması ya da yaptırım uygulanacak bir limana gitmesi talimatı verilirse bu talimatın reddedilmesi mümkün kılınmış, yine çarterer ikincil yükümlülüğü kapsamında yeni bir liman talimatı vermesi yükümlülüğü getirilmiştir. Arada geçen zaman kayıplarının da "*off-hire*" olarak değerlendirilmesi mümkün görülmemiştir[422].

[421] Sanctions Clause alt madde (b), (c) ve (d).
[422] Sanctions Clause alt madde (e) ve (f).

6. SONUÇ

Zaman çarteri sözleşmesinde "donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü" temel başlıklar altında incelenmiştir. Zaman çarteri sözleşmesi 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile ilk defa Türk Hukukunda kanuni dayanağa kavuşmuştur. Zaman çarteri sözleşmesi ile ilgili düzenlemeler madde 1131 ila 1137 arasında yer verilmiştir.

Türk Ticaret Kanununda, zaman çarteri sözleşmesiyle birlikte kanunun "Deniz Ticaret Sözleşmeleri" başlıklı Dördüncü Kısım düzenlemelerinde iki sözleşmeye daha yer verilmiştir. Bunlar "gemi kira sözleşmeleri" ve "navlun sözleşmesi" şeklindedir. Çalışmamızın konusunu teşkil eden zaman çarteri sözleşmesi ise Türk Ticaret Kanunu kapsamında üçüncü bir deniz ticareti sözleşmesi olarak özel düzenlemeye tabi tutulmuştur. Zaman çarteri sözleşmesinde kira sözleşmesi ile benzer şekilde zaman unsuru ön plana çıkmakta, iki sözleşmede de gemiden yararlanmanın karşılığı olan ücretler zaman üzerinden belirlenmektedir. İki sözleşmede de kullanılan formlarda, geminin "teslimi" ("*delivery*"), "iadesi" ("*redelivery*") "ücret" ("*hire*"), "kiraya verme", "kiralama" ("*let*", "*hire*") şeklinde ortak bir terminoloji kullanılmaktadır. Ancak zaman çarteri sözleşmesi herhangi bir şekilde zilyetliğin devrini içermediğinden gemi kira sözleşmelerinden ayrılmaktadır. Terminoloji benzerliği de tarihi bir alışıla gelmişliğin devam ettirilmesinden ibarettir. Zaman çarteri sözleşmesi bir çarter sözleşmesi olduğundan sefer çarteri sözleşmesi ile de benzer şekilde geminin tahsisi söz konusu olmakta, öğretideki çoğunluk görüşü minvalinde yük taşıma taahhüdünü de içermektedir. Ancak zaman çarteri sözleşmesi kendisine has bazı unsurları ile diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayrılmaktadır. Zaman çarteri sözleşmesinin alametifarikası, teknik yönetim donatanda kalmaya devam ederken ticari yönetimin çarterere devridir.

Deniz ticaretinde faaliyet gösteren çartererleri zaman çarteri sözleşmesi yapmaya iten husus; büyük sermaye gerektiren, bir gemiye malik olma ya da gemi kira sözleşmesi yapma masrafı altına girmeden, ayrıca kaptan ve gemi adamı bulma ve bunlarla hizmet sözleşmeleri akdetme, ustalık gerektiren geminin işletilmesi zahmetine katlanmadan taşıma kapasitesine sahip olunmasıdır. Donatanlar açısından da dönüş yükü aramak zorunda kalınmaması, gecikme risklerine katlanılmayacak olması, navlunun ay üzerinden peşin

olarak alınıyor olması, büyük sermayesini teşkil eden gemi üzerinde hâlâ teknik yönetime sahip olunması zaman çarteri sözleşmesini cazip kılmaktadır.

Çarterer, kendisinin veya başkasının yüklerinin taşınması amacıyla zaman çarteri sözleşmesi akdetmek isterse donatan yükün taşınması taahhüdünde bulunacak ve sözleşme tam olarak tipik bir navlun sözleşmesi olacaktır. Ancak zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi özelliği, tarafların yük taşınması amacı ile bir araya gelmesinde söz konusu olacaktır. Yük taşınması haricinde de zaman çarteri sözleşmesinin pek çok denizyolu ile ticaret faaliyetinde kullanılması mümkündür. Sözleşmenin amacının yük taşınmasından başka bir faaliyet olması durumunda artık taşıma taahhüdünden bahsedilemeyecektir.

Çarterer, en temel yükümlülüğü olan navlun ödemesini ve gemiden ticari olarak faydalanılıyor olması sonucunda ortaya çıkan yakıt, liman masrafları, kılavuz ücretleri gibi giderleri karşılamalıdır. Böylece donatan çarterere uluslararası yükümlülüklere uygun, geminin bayrak devleti ve de sözleşmeye uygulanacağı belirlenmiş hukuk kurallarına uygun, donatılmış bir gemiyi, sözleşme ile belirlenmiş zaman aralığı boyunca tahsis etme yükümlülüğü altına girmektedir. Donatılmış gemi ifadesi yabancı hukuk kurallarında denize elverişlilik olarak yer alan ancak Türk Hukukunda denize, yola ve yüke şeklinde ayrılmış elverişlilik kurallarıdır.

Taraflar zaman çarteri sözleşmesi yapma iradesi gösterdikleri zaman uygulamada neredeyse daima bunu standart form sözleşmeler üzerinden gerçekleştirmektedirler. Köklü uluslararası denizcilik örgütleri, taşıyan birlikleri ya da özel şirketler tarafından hazırlanan bu standart form sözleşmeler, denizcilik alanında süre gelen taşıyan ve taşıtan mücadelesi paralelinde sözleşmedeki ağırlıklarına göre kendi üyelerinin menfaatlerine olacak hükümler öngörmektedir. Bir mücadeleden söz etsek de sözleşme düzenlemeleri, sözleşmenin öteki tarafını sözleşme yapmaktan alıkoyacak dengesizlikte olmayıp, tarafların sözleşmede hangi yükümlülükleri üstleneceklerini tahmin etmelerini sağlayan bir öngörülebilirlik oluşturmaktadır.

Çarterere ticari yönetimin devri, zaman çarteri sözleşmesinin en önemli unsurlarından biridir. Sözleşme kapsamında zilyetlik hâlen donatan üzerinde olduğundan ve kaptan ve gemi adamları donatanın adamları olduğundan, zaman çarteri sözleşmelerinde ticari yönetim olarak anılan husus aslen çartererin kaptana talimat verebiliyor oluşudur.

Çartererin ticari yönetim kapsamında kaptana talimat verme hakkına, sözleşmenin diğer tarafı olan donatan tarafından bakıldığında çartererin talimatlarına uyma ve uyulmasını sağlama yükümlülüğü şeklini almaktadır.

Donatan, çartererin talimatlarına uyma yükümlüğünü yerine getiremediği, geminin ticari yönetiminin çarterere sağlanamadığı zaman aralıkları için navluna hak kazanamamaktadır. Standart form sözleşmelerde "*off-hire*" klozu olarak yer alan bu düzenleme ile sözleşmede kloz kapsamında sayılan durum gerçekleşir ve geminin tahsis edildiği gayeye uygun hizmeti vermesi mümkün olmazsa çarterer o zaman dilimi için navlun ödeme borcundan kurtulur.

"Donatanın, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğü" olarak ifade ettiğimiz hususun, uygulamada standart form sözleşmelerde yer alan karşılığı "*employment clause*" düzenlemeleridir. Bu kloz ile kaptan, çartererin geminin ticari yönetimine ilişkin vermiş olduğu talimatlarla uymak ile yükümlü kılınmaktadır. Bu kloz sayesinde kaptan ve gemi adamlarının hizmetleri vaade edilmekte olduğundan sözleşmede yer alan ticari yönetim anlam kazanmakta, bu kloz yokluğunda geminin çıplak olarak tahsis edilmesi, geminin kullanılamayacağı anlamına geleceğinden zaman çarteri sözleşmesini içi boş bir düzenleme haline getirmektedir. "*Employment*" klozu düzenlemesine ilaveten standart form sözleşmelerde kaptana ve gemi adamlarına, çartererin talimatlarını "*utmost despatch*" yükümlülüğüne uyacak şekilde yerine getirmesi kuralı getirilmektedir. "*Utmost despatch*" ifadesi ile sağlanmak istenen durum, kaptan ve gemi adamlarının, çartererin talimatlarını yerine getirirken, çartererin menfaatini gözeterek hareket etmesidir. Buna göre kaptan, talimatı mümkün olan en yüksel süratte ("*full speed*"), en kısa ve en direkt güzergahı takip ederek yerine getirmelidir.

"*Employment*" klozu düzenlemesinin sözleşmede yer alan tüm diğer klozlarla ele alınması gerekmektedir. Donatanlar, "*employment*" klozuna ilaveten sözleşmelere; gemilerini, mürettebatını ve diğer menfaatlerini korumak adına çartererin verebileceği talimatları sınırlayan klozlar koymaktadırlar. Bu sınırlamalardan standart form sözleşmelerde yer verilerek en yaygın olarak kullanılanları; coğrafi sınırlar ("*trading limits*"), savaş riski ("*war risks*"), güvenli liman ve yükleme/boşaltma yeri ("*safe port, safe berth*"), yüke ilişkin sınırlamalar ("*lawful merchandise*", "*lawful trade*", "*cargo exclusions*", "*dangerous cargo*") şeklindedir. Önemle belirtilmelidir ki sözleşmede bu

şekilde sınırlamalara yer verilmemiş olsa dahi ya da bir talimat bu sınırlamalara uygun olarak verilse dahi gemiyi, yükü, mürettebatı tehlikeye sokacak ve/veya geminin elverişliliğini ortadan kaldıracak talimatların verilmesi mümkün değildir.

Coğrafi sınırlar ile çarterere bir çerçeve çizilmekte, yalnızca sayılan bölgeler için verilen talimatlara uyulacağı belirtilmektedir. Savaş riski klozu ile donatan ve kaptanın, geminin savaş tehlikelerine maruz kalabileceğine kanaat getirdiği yerlere gitmesi önlenmiş olmaktadır. Çartererin gidilmesi için talimat verdiği limanların ve de rıhtım gibi yerlerin, sözleşmede belirtilen gemi için; hava, deniz, gel-git, akıntı, salgın hastalık, politik tehdit gibi bir tehlike oluşturmadan kullanılabiliyor olması gerekmektedir. Çartererin taşınması için talimat verdiği yük, sözleşmede yer alan sınırlamalar çerçevesinde, donatanın taşınmayacağını belirttiği bir yük olmamalı; geminin bayrak devletinin, gidilecek limanların ve sözleşmeye uygulanacağı kararlaştırılmış olan hukuk düzenine aykırı olmamalı; yük tehlikeli sayılan yüklerden olmamalıdır.

Çalışmamız kapsamında devamlı surette belirtmiş olduğumuz üzere deniz ticareti uluslararası ticaretin en önemli parçalarından biri olması sebebiyle dünyada meydana gelen gelişmelerden kaçınılmaz olarak etkilenmektedir. Deniz ticaretinde yer alan taraflar da ticaretin devamlılığını sağlamak, kazanç edinme imkânlarını korumak adına, yaptıkları sözleşmelere çeşitli şekillerde, somut duruma uyarlamak adına müdahalelerde bulunmaktadırlar. Zaman çarteri sözleşmelerinde de çartererin gemiden faydalanması asıl olarak taraf iradeleri ile şekillenmektedir. Sözleşmedeki tarafların üzerinde mutabakata vardığı düzenlemelerin tam olarak anlaşılabilmesi için sözleşmede yer alan tüm klozları ve maddelerin beraber incelenmesi gerekmektedir. Bununla birlikte bazen taraflar arasındaki güç dengesi bozulabilmekte, hakkaniyetli olmayan düzenlemelere rastlamak mümkün olabilmektedir. Asıl olanın tarafların iradeleri olduğu zaman çarteri sözleşmelerinde, özellikle içtihat hukuku üzerinden hareket eden ve sözleşmelere de genellikle uygulanacak hukuk olarak eklenen İngiliz Mahkemeleri ve Uluslararası Tahkim kurumları ve denizcilik örgütleri, güncel gelişmeler ışığında, sözleşmelerin değerlendirilmesinde objektif etmenler ortaya koyarak tarafların yükümlülüklerini ön görebilmesini hedeflemektedirler.

Bu konuda en önemli adımları atan kuruluşlardan biri BIMCO olmaktadır. Birliğin altında yer alan deniz ticareti aktörlerine ve özellikle donatanlara, sözleşmelerinde yararlanmaları adına tavsiye nitelikli klozlar yayınlayan kuruluş, taraf dengesinin

korunması adına önemli çalışmalar yürütmektedir. Çalışmamız kapsamında değinmiş olduğumuz güncel gelişmelerin tamamına ilişkin, eksik yönleri olduğu ileri sürülebilecek olsa da, BIMCO tarafından hazırlanmış bir tavsiye nitelikli kloza rastlamak mümkündür. Bu çalışma kapsamında, denizcilik uygulamasında aktif olarak yer alan kişilere, sözleşmenin kuruluş aşamasında, çartererin talimatlarına uyma yükümlülüğünün sınırları belirlenirken çok titiz davranılması gerektiği yönünde tavsiyede bulunmamız mümkündür. Yapılacak sözleşmelerde yer alan düzenlemelere ilişkin, sözleşmenin hangi tarafında yer alıyorlarsa, uluslararası donatan ya da taşıyan birliklerinin o düzenleme ile ilgili değerlendirmelerini ve tavsiyelerini göz önünde tutmaları bu çalışmamızda yer alanlar ile benzer gelişmelerle karşılaşıldığında daha hazırlıklı olmalarını ve en az zararla ayrılmalarını sağlayacaktır.

7. KAYNAKLAR

Akıncı, Sami (1968) Deniz Hukuku – Navlun Mukaveleleri, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Akipek, Jale G./Akıntürk, Turgut/Ateş Kahraman, Derya (2014) Türk Medeni Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku, 11. Baskı, İstanbul, Beta.

Aksoy, Sami (2015) Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha.

Algantürk Light, Didem (2016) "Effects of Charter Party Arbitration Clauses Under The New Turkish Commercial Code", Journal of International Trade, Logistics and Law, C:2, S:1, s.21-26.

Ari, Rabinovitch, Reuters, Israel's Eliat Port Sees 85% Drop in Activity Amid Red Sea Houthi Attacks, <https://www.reuters.com/world/middle-east/israels-eilat-port-sees-85-drop-activity-amid-red-sea-houthi-attacks-2023-12-21/> s.e.t. 04.05.2024.

ATHOS 1, Supreme Court of the United States, 2020, <https://www.supremecourt.gov/opinions/19pdf/18-565_3d93.pdf> s.e.t. 09.06.2024.

Balkır, Gülümser (2018) "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Tarafların Hakları ve Borçları" (Yüksek Lisans), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bauer, Glenn R. (1988) "Effects of War on Charter Parties" Tulane Maritime Law Journal, C:13, S:1, s.13-24.

BIMCO, "COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parites 2020", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/covid-19-crew-change-clause-for-time-charter-parties-2020> s.e.t. 03.05.2024.

BIMCO, "Infectious of Contagious Diseases Clause for Time Charter Parties 2022", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/infectious_or_contagious_diseases_clause_for_time_charter_parties_2022> s.e.t. 03.05.2024.

BIMCO, "Sanctions Clause for Container Vessel Time Charter Parties 2021", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_container_vessel_time_charter_parties_2021> s.e.t. 05.05.2024.

BIMCO, "Sanctions Clause for Time Charter Parties 2020", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_time_charter_parties_2020> s.e.t. 05.05.2024.

BIMCO, "Slow Steaming Clause for Time Charter Parties 2011", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/slow_steaming_clause_for_time_charter_201> s.e.t. 09.06.2024.

BIMCO, "Standart War Risk Clause for Time Charters 1993 (CONWARTIME 1993)", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/earlier/standard_war_risk_clause_for_time_charters_1993> s.e.t. 04.05.2024.

BIMCO, "War Cancellation Clause 2004", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_cancellation_clause_2004> s.e.t. 10.05.2024.

BIMCO, "War Risks Clause for Time Chartering 2013 (CONWARTIME 2013)", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_time_charters_2013> s.e.t. 04.05.2024.

Blanchard, Christopher M. (2024) Amerika Birleşik Devletleri Kongresi Bilgilendirme Raporu, "Houthi Attacks in the Red Sea: Issues dor Congress, 2024, Congressional Research Service.

Boviatsis, M. (2022) "Legal Assessment of BIMCO's Infectious or Contagious Diseases (IOCD) Clauses for Voyage and Time Charter Parties", Marine Policy, C:144, S:October, s.1-7.

Boviatsis, M./Daniil G. (2022) "Legal Analysis of the U.S. Supreme Court Position Upon a Safe Berth Warranty and Evaluatioon of the UK Legal Position", The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, C:16, S:1, s.27-32.

Bozkurt, Banu (2023) "Depremin Düşündürdükleri: Yolculuk Çarteri Sözleşmelerinde Mücbir Sebebin Yükleme/Boşaltma ve Sürastarya Sürelerine Etkisi Hakkında Türk ve İngiliz Hukukları Açısından Mukayeseli Değerlendirme", Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C:13, S:1, s.381-407.

Cerit Dinar, Ceren (2015) "An Analysis of Well-Accepted Slow Steaming Trends in Time Charterparties from an English Law Perspective", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:31, S:4, s.181-192, (Yavaş Seyir).

Cerit Dindar, Ceren (2018) "Hull Fouling During Time Charter Service: Liability for Deficient Performance of the Ship", Gemi ve Deniz Teknolojisi Dergisi, C:24, S:213, s.66-74, (Karina Kirlenmesi).

Choquet, Anne/Sam-Lefebyre, Awa (2021) "Ports Closed to Cruise Ships in the Context of COVID-19: What Chioces are There for Coastal States?", Annals of Tourism Research, C:86, S:January, s.1-10.

Coghlin, Terence/Kimball, John D./Baker, Andrew W./Belknap, Jr., Thomas H./Kenny, Julian (2014) Time Charters, 7th Edition, Oxon, Informa Law from Routledge.

Courtney, Wayne (2014) "Indemnities in Time Charterparties and the Effect of the Withdrawal of the Vessel", Journal of Contract Law, C:30, S:3 s.243-258.

Cullinane, Kevin/Khanna, Mahim (2000) "Economies of Scale in Large Containerships: Optimal Size and Geographical İmplications", Journal of Transport Geography, C:8, S:3, s.181-195.

Çağa, Tahir/Kender, Rayegân (2010) Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 16. Baskı, İstanbul, On İki Levha, (Cilt I).

Çağa, Tahir/Kender, Rayegân (2010) Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 10.Baskı, İstanbul, On İki Levha, (Cilt II).

Çakalır, Yalçın (1989) "Zaman Çarteri Sözleşmesi", (Yayımlanmamış Doçentlik Tezi), İstanbul. (Zaman).

Çakalır, Yalçın (2002) "Zaman Çarteri Süresinde Düzenlenen Konişmentolar", Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C:1, S:1, s.245-252. (Konişmento).

Deakon, Simon/Adams, Zoe (2019) Markesinis and Deakin's Tort Law, Eighth Edition, Oxford, Oxford University Press.

Demir, İsmail (2023) Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Ankara, Yetkin.

Duggal, Hanna/Haddad, Muhammed, Aljazeera, "Mapping the Red Sea Attacks", <https://interactive.aljazeera.com/aje/2024/mapping-red-sea-shipping-attacks/> s.e.t. 07.05.2024.

Eren, Fikret (2018) Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 23. Baskı, Ankara, Yetkin.

Foxton, David/Bennett, Howard/Berry, Steven/Smith, Christopher F./Walsh, David (2020) Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, Twenty-fourth Edition, London, Sweet & Maxwell.

Fuler, Glenn O. (1959) "Meaning of the Term "Decleration of War" as Used in a Time Charter", Michigan Law Review, C:57, S:4, s.610-613.

Gencer, Hüseyin/Tuzcuoğlu, Tolga (2023) "Financial Implications of the COVID-19 Pandemic on the Container Ship Time Charter Business", Marine Science and Technology Bulletin, C:12, S:2, s.191-200.

Gözler, Kemal (2017) Hukuka Giriş, 17. Baskı, Bursa, s.141-144.

Greisen, Merete L., BIMCO, "Payment of Hire – NYPE 46", <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/time-charter-advice/payment-of-hire-nype-46> s.e.t. 05.04.2024.

Gürler, Halil Emre (2023) "Rusya ve Ukrayna Savaşı'nın Deniz Ticaretine Etkisi", TASAM – 9. İstanbul Güvenlik Konferansı 5. Denizcilik ve Deniz Güvenliği Forumu, 23-24 Kasım 2024, İstanbul.

Halisçelik, Ergül (2021) "2008 Küresel Ekonomik Krizinin Türü ve Nedenleri", Uygulamalı Ekonomi ve Sosyal Bilimler Dergisi, C:3, S:1, s.1-20.

Hamblen, Nicholas/Jones, Susannah (2001) "Charterers' Orders - To Obey or Not to Obey…", Tulane Maritime Law Journal, C:26, S:1, Winter 2001, s.105-122.

Kaner, İnci Deniz (2009) Deniz Ticareti Hukuku II "Navlun Sözleşmeler", 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Karayazgan, Ahmet (1991) "Deniz Ticaret Hukuku Alanında Navlun (= Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:16, S:2, s.139-162.

Kender, Rayegân/Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine (2014) Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, 14. Baskı, İstanbul, On İki Levha.

Kraska, James (2022) "War Sanctions Steadily Degrade the Russian Maritime Sector", International Law Studies Series. U.S. Naval War College, C:99, s.521-525.

Maxwell, Angela (2005) ""Employment" From Calm Waters to War Zones: The Unique Nature of Time Charters and a Time Charterer's Right to Exploit the Full Earning Power of the Vessel", Tulane Law Review, C:79, S:5&6, s.1505-1522.

Muran, Hakan (2008) "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri", (Yüksek Lisans), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

OECD (2014) The Competitiveness of Global port-Cities, OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/9789264205277-en> s.e.t. 10.05.2024.

Okay, M. Sami (1971) Deniz Ticareti Hukuku II, 2. Baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Omholt, Jensen, Maritime Optima, "International Navigating Limits", <https://help.maritimeoptima.com/en/articles/5909342-international-navigating-limits> s.e.t. 08.05.2024.

Orduna S.A. v. Zen-Noh Grain Corp., U.S. Court of Appeal, 1990, 913 F.2d 11499, <https://case-law.vlex.com/vid/orduna-s-v-zen-893334380> s.e.t. 09.06.2024.

Sözer, Bülent (2019) Deniz Ticareti Hukuku – I, 5. Baskı, İstanbul, Vedat Kitapçılık.

Şeker Öğüz, Zehra (2013) Gemi Yönetimi Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Taşkın, Melda (2020) "COVID-19 Pandemisinin Zaman Çarteri Sözleşmeleri Üzerindeki Etkilerinin "Off-Hire" Klozu Bağlamında İncelenmesi", İstanbul Hukuk Mecmuası, C:78, S:2, s.333-362.

TBMM (2007) Türkiye Büyük Millet Meclisi, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu", <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c032/tbmm23032022ss0096.pdf> s.e.t. 05.05.2024.

Tekil, Fahiman (1973) Navlun Mukaveleleri, İstanbul, Bozak Matbaa, (Navlun).

Tekil, Fahiman (2001) Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul, Alkım Yayınevi. (Hukuk).

The Evia, House of Lords., 1982, [1982] UKHL J0729-2, <https://vlex.co.uk/vid/kodros-shipping-corporation-v-793418581> s.e.t. 08.02.2024.

Thomas, Rhidian D. (2006) "The Safe Port Promise of Charterers form the Perspective of the English Common Law", Singapore Academy of Law Journal, C:18, S:Special Issue (September 2006), s.597-628.

United Nations Conferance on Trade and Development (2023) Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, "Review of Maritime Transport", <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> s.e.t. 10.05.2024.

Ülgener, M. Fehmi (2007) "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C:65, S:2, s.353-370, (Tasarı).

Ülgener, M. Fehmi (2016) Çarter Sözleşmeleri II Zaman Çarteri Sözleşmeleri, 1. Baskı, İstanbul, DER Yayınları, (Zaman).

Ülgener, M. Fehmi (2017) Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri, 2. Baskı, İstanbul, DER Yayınları, (Sefer).

Ülgener, Mehmet Fehmi (1990) "Zaman Çarterinde Gecikmeden Dolayı Donatanın Sorumluluğu (Off-Hire) Klozu", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:15, S:3, s333-362, (Off-Hire).

Ülgener, Mehmet Fehmi (1991) "Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C:16, S:2, s.105-138, (Bekleme Süreleri).

Williams, Richard (2013) Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance, Denmark, Gard AS.

Wilson, John F. (2010) Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition, Essex, Pearson.

Yazıcıoğlu, Emine (2020) Kender – Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi.

Yetiş Şamlı, Kübra (2020) "COVID-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri", İstanbul Hukuk Mecmuası, C:78, S:2, s.299-331.

Yılmaz, Mustafa (2022) Otonom Gemilerin Hukuki Boyutu, 1. Baskı, Ankara, Yetkin.

Zanotti, Jim/Sharp, Jeremy M. (2024) Amerika Birleşik Devletleri Kongresi Bilgilendirme Raporu, "Israel and Hamas Conflict in Brief: Overview, U.S. Policy and Options for Congress 2024 Congressional Research Service.