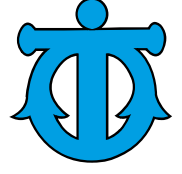




DENİZDEN MERHABA

33. YIL



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Ekim - Kasım - Aralık 2020 • Sayı:28

■ DENİZCİLİK PİYASALARINDA NELER OLUYOR?

■ LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ DÖNÜŞÜM

■ BİR ÇİN RÜYASI:
MODERN İPEK YOLU

■ DENİZYOLUYLA TAŞINAN YÜKLERDE TESLİM KAVRAMI



Av. Barış Çalık*

DENİZYOLUYLA TAŞINAN YÜKLERDE TESLİM KAVRAMI

“Özünde Yük Teslim Talimat Formu, taşıyanların veya acentelerinin liman işletmelerine hitaben tek taraflı olarak düzenledikleri ve hangi eşyanın, kime, ne şekilde teslim edileceğini gösterir mahiyette bir talimat yazısıdır. Böyle bir yazı hiçbir zaman yük ilgililerinin haklarına helal getirmemektedir. Bu keyfiyet altında taşıyanlar, acenteler ve liman işletmeleri arasındaki iç işleyişi düzenlemektedir. Hali ile böyle bir yazının hukuki geçerliliğini aramak ya da eşyanın taşıyanlar tarafından teslim edilemeyeceğini düşünmek manidardır”

Son günlerde denizyoluyla taşınarak ülkemize getirilen yüklerin alıcısına kimin tarafından teslim edileceği tartışma konusu olmuştur. Aslında bu tartışma yeni değildir. 2000 yılından bu

yana belli aralıklarla konu tekrar tekrar gündeme getirilerek yeniden tartışma konusu yapılmaktadır. Bazı çevrelerce denizyoluyla taşınarak ülkemize getirilen yüklerin gümrük idareleri tarafından alıcılara

teslim edildiği ifade edilmekte iken, baskın ve doktrin görüşü olarak, emsal Yüksek Yargıtay kararları da ışığında yüklerin taşıyanlar tarafından alıcılara teslim edildiği açık şekilde ifade edilmektedir. Naçizane şahsi



DENİZ HUKUKU

görüşüm olarak da denizyoluyla taşınarak ülkemize getirilen yükler gümrük idareleri tarafından değil fakat taşıyanlar tarafından alıcılarına teslim edilmektedirler. Şöyle ki ;

Bilindiği üzere navlun sözleşmeleri taşıyanlar ile taşıtanlar arasında kurulan ve 3. kişi gönderilen lehine düzenlenen bir sözleşme tipidir. Adından da anlaşılacağı üzere “Taşıyan” kavramı, eşyanın taşıma işini üstlenen tarafı, “Taşıtan” kavramı da taşıma ücreti olan navlunu ödeyecek tarafı ifade etmektedir. “Taşıyan” ile “Taşıtan” arasında düzenlenen navlun sözleşmesi doğrudan doğruya 3. kişi konumunda olan gönderilen bakımından ilk anda hüküm ifade etmemektedir. Ancak gönderilenin yükü kabul etmesi halinde gönderilen taraf 3. kişi konumundan çıkarak navlun sözleşmesinin tarafı haline gelmektedir. Böylece “Taşıyan”, “Taşıtan” ve “Gönderilen” arasında navlun sözleşmesine istinaden üçlü bir ilişki kurulmuş olur. Bu ilişkide taşıyanın yükü taşıma borcu, taşıtanın navlun ücretini ödeme borcu ve yükü kabul eden gönderilenin de yükü teslim alma borcu doğar. Görüldüğü gibi navlun sözleşmesinin temelinde de bu üçlü arasında bir ilişki mevcuttur ki, bu ilişkiye istinaden de yükü taşıma borcunu üstlenen taşıyanın taşıdığı bu yükü alıcısına teslim etme borcu doğmaktadır. Hali ile teslim denilen kavram navlun sözleşmesinden kaynaklanan ve taşıyan ile yük alıcısı arasında cereyan eden ikili bir muameledir.

Diğer bir nokta itibari ile, Türk Ticaret Kanunu (TTK) madde 1178 uyarınca taşıyanlar yükleri taşımak üzere teslim aldıkları andan, alıcılarına teslim ettikleri ana kadar yükteki hasar, ziya (kayıp) ve geç teslimden sorumludurlar. Taşıyanların buradaki sorumluluğunun başlama noktası taşımak üzere eşyayı teslim alması ve sorumluluğun sona erme noktası ise taşıdığı eşyayı alıcısına fiilen teslim etmesidir. Bu sorumluluk, taşımanın sadece denizyolu bacağıyla ilgili değildir. Kimi zaman liman sahalarında ya da liman dışındaki başkaca yerlerde yükte bir hasar meydana gelmesi halinde dahi taşıyanların sorumluluklarından söz edilmesi mümkün hale gelebilmektedir.

Örnek vermek gerekir ise taşıyanlar, taşımak üzere liman sahasında yükü teslim aldıklarında, bu yöndeki teslim almadan sonra yüke liman sahasında bir hasar gelmesi durumunda yine taşıyanların sorumluluklarından söz edilebilecektir. Aynı şekilde taşıyanlar taşımak üzere yükleri teslim aldıktan sonra, bu yükleri taşıyıp tahliye limanına indirdiklerinde, yükler henüz alıcılarına teslim edilmeden önce dahi, tahliye limanında bu yüklere bir hasar gelmesi durumunda da yine taşıyanların sorumluluklarından söz edilebilecektir. Bunlar ile beraber taşıyanlar taşıdıkları yüklerin maliki (sahibi) değil fakat sadece zilyedi (elinde bulunduran) konumundadırlar. Hali ile, taşıyanlar yükleri taşımak üzere teslim aldıkları anda bu yüklerin zilyedi haline gelirler ki, zilyetlik gereği taşıyanlar zilyedi oldukları yükleri korumakla yükümlüdürler. Bu koruma kavramı da aslında yukarıda ifade ettiğimiz taşıyanların sorumluluklarının sınırını belirleyen TTK madde 1178 ‘deki genel sorumluluk kuralı ile paralel haldedir. Hukuken zilyediğin devri ise “Teslim” ile meydana gelir. Yani zilyediğin devri için teslim şartı bulunmaktadır. Buna göre taşıyanlar taşıdıkları yükü alıcılarına teslim ederken aynı zamanda yükün zilyediğini de teslim ile devretmektedirler. Hali ile bu silsile içinde denizyoluyla taşınan yüklerin taşıyanlar tarafından alıcısına teslim edildiği görülmektedir. Bir an için taşıyanların denizyoluyla taşıdıkları yükleri tahliye limanına indirdikleri anda yüklerin tüm sorumluluğunun gümrük idarelerine geçtiğini varsaymamız halinde, taşıyanların eşyanın zilyediğini gümrük idarelerine devretmesi gerekecektir ki ancak bu şekilde sorumluluk gümrük idarelerine devrolacaktır. Böyle bir durumda ise taşıyanların taşımadan kaynaklanan tüm sorumlulukları sona erecek ve hali ile yüklerin liman sahasındaki hasar ve ziya gibi tüm sorumluluğu gümrük idarelerine geçmiş olacaktır. Bunu müteakip liman sahalarında yüklerde muhtemel bir hasar ya da ziya meydana gelmesi durumunda da yük ilgililerine karşı gümrük idarelerinin doğrudan sorumlulukları söz konusu olacaktır. Bu keyfiyet de gümrük idarelerine ayrıca bir iş yükü ve külfet getirecektir.

Nitekim böyle bir varsayım halinde liman sahalarında yüklerin korunması için (-mevcut durumda acentelerin yapmakta olduğu-) gerekli tüm tedbirlerin gümrük idareleri tarafından alınması gerekecektir. (Örneğin akmakta olan konteyner muhteviyatı yükün başka bir konteynere aktarılması, hasarlanan konteynerin hasarının giderilmesi, Reefer olarak adlandırılan frigorifik konteynerin elektrikle bağlanması, elektrikten çekilmesi ve monitoring olarak adlandırılan ısı takip kontrolünün yapılması ve denetlenmesi vs.) Bu durum da doğal olarak gümrük idarelerine mevcut iş akışına ek külfet getirecektir. Her halükarda aslında TTK ‘nın muhtelif maddelerinde de eşyanın ancak taşıyan tarafından alıcısına teslim edileceğine dair çeşitli düzenlemeler de mevcuttur. Yine bir örnek vermek gerekir ise, taşıyan ile yük alıcısı arasında, taşıyanın muhtemel taşımadan kaynaklı alacakları hakkında bir ihtilaf çıkması haline TTK madde 1202, çekişmeli tutarın mahkemece belirlenecek yere yatırılmasını müteakip taşıyanın eşyayı alıcısına teslim etmek zorunda olduğunu düzenlemiştir. Bu madde metninden de eşyayı teslim edecek tarafın taşıyan olduğu görülmektedir. Buraya kadar verilen örneklerde hep bir tek yük alıcısından söz edilmiştir ancak istisna da olsa bazı durumlarda birden fazla yük alıcısının aynı anda ve aynı yük üzerinde hak iddia ettiği de görülmüştür. Böyle bir durumda ise TTK madde 1202 ile, kaptanın eşyayı kimseye teslim etmeyeceği ve bu eşyayı umumi bir ambara ya da başkaca güvenli bir yere kapatacağı düzenlenmiş bulunmaktadır. Benzeri şekilde yine istisna da olsa, bazı durumlarda birden fazla yük alıcısının ellerinde bulundurdukları konşimentolara dayanarak aynı yük üzerinde biri birinden zıt iddiaları ileri sürdükleri görülmüştür. Böyle bir durumda ise TTK madde 1235 ile, kaptanın önce konşimentolardaki ciro silsilelerini inceleyeceği ve eşyayı teslim ederken konşimento üzerindeki son cirotanın konşimentoyu ilk önce cirolayıp teslim ettiği kişiyi tercih edeceği ve kaptanın eşyayı o kişiye teslim edeceği düzenlenmiştir. Bu madde metninden de eşyayı teslim

DENİZ HUKUKU



edecek tarafın taşıyan veya onun temsilcisi konumunda olan kaptan ya da acentesi olduğu görülmektedir. Aynı zamanda taşımadan kaynaklanan alacakların kimden talep edilebileceği hususunda TTK madde 1205, “Eşyayı gönderilene teslim etmiş olan taşıyan, 1203 üncü maddeye göre gönderilenden istenebilecek olan alacakların ödenmesini taşıtandan isteyemez...” demek kaydı ile denizyoluyla taşınan eşyaların taşıyanlar tarafından alıcılarına teslim edileceğinin altını bir kez daha çizmiştir. Her halükarda TTK madde 1201 ile de taşıyanlara taşımadan kaynaklanan alacakları için yük üzerinde (-ki bunlara yolculuk esnasındaki müşterek avarya katılım payı, kurtarma yardım ücreti vs. de dahildir) hapis hakkı getirilmiştir ki, bu hapis hakkı da taşıyanlara eşyanın hapsedilerek alıcısına teslim edilmemesi hakkını vermektedir. Hatta aynı madde metninde de ifade edildiği üzere, kurtarma ücreti ve müşterek avarya katılım payı için taşıyanların tüm eşya üzerinde hapis hakkı ve bu eşyaların tamamını alıcısına teslim

etmeme hakkı mevcuttur.

Bu noktaya kadar örneklerle ve Kanun maddelerine atfı yapılarak denizyoluyla taşınan yüklerin taşıyanlar tarafından alıcılarına teslim edileceği ifade edilmiştir. Kanımızca bu konuda herhangi bir tartışmanın da bulunmaması gerekmektedir. Ancak bazı durumlarda taşıyanlar doğrudan doğruya eşyayı alıcısına bilfiil teslim etmek yerine, kendi nam ve hesaplarına bu teslimi gerçekleştirmek üzere başkaca kimselere talimat verebilir ya da bu kimseleri yetkilendirebilir. Örnek vermek gerekir ise yabancı taşıyanlar eşyaların teslimi hususunda kendi acentelerini yetkilendirmekte ve eşyanın alıcısına teslimi hususunda kendi acentelerini kullanmaktadırlar. Böylece eşya doğrudan doğruya taşıyanlar tarafından değil fakat taşıyanların nam ve hesabına acenteleri tarafından alıcılarına teslim edilmektedir. Bazı durumlarda ise, taşıyanlar liman işletmelerine talimat vererek, hangi eşyanın kime teslim edileceğini göstermekte ve bahsi geçen bu eşyanın taşıyanlar olarak

kendi nam ve hesaplarına alıcısına teslim edilmesini talep etmektedir. İşte taşıyanların bu talepleri uygulamada ordino olarak adlandırılan, kimi zaman Yük Teslim Talimat Formu adı kullanılan ya da yine kimi zaman Teslim Talimatı olarak adlandırılan bir belge ile gerçekleşmektedir. Özünde bu belge, adı her ne olursa olsun, taşıyanların veya acentelerinin liman işletmelerine hitaben tek taraflı olarak düzenledikleri ve hangi eşyanın, kime, ne şekilde teslim edileceğini gösterir mahiyette bir talimat yazısıdır. Böyle bir yazı hiçbir zaman yük ilgililerinin haklarına helal getirmemektedir. Bu keyfiyet aşında taşıyanlar, acenteler ve liman işletmeleri arasındaki iç işleyişi düzenlemektedir. Hali ile böyle bir yazının hukuki geçerliliğini aramak ya da eşyanın taşıyanlar tarafından teslim edilemeyeceğini düşünmek manidardır. Eşya taşıyanlar tarafından alıcısına teslim edilecek ise, taşıyanların böyle bir teslim ameliyesini ister asaleten kendisi ister vekaleten başkaları ya da isterse de talimatlandırdığı sair kişi ve kurumlar eli ile gerçekleştirmesi mümkündür.