

# TÜRK TİCARET KANUNU TASARISINDA ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

**Prof. Dr. M. Fehmi Ülgener\***

Bilindiği üzere Türk Ticaret Kanunu tasarısının hükme kavuşması için önemli adımlar atılmış ve son aşamaya gelinmiştir. Tasarının halen geçerliliğini sürdürmekte olan Ticaret Kanunu'na göre bazı önemli farkları bulunmaktadır. İncelememiz de bu farklılardan biri olan zaman çarteri sözleşmesine ilişkindir.

Konunun tasarıda ne şekilde düzenlendiğini incelemeye başlamadan önce zaman çarteri sözleşmesinin hukuki vasfını incelemekte fayda bulunmaktadır.

## **I. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Hukuki Mahiyeti**

Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki vasfı uzun zamandan beri tartışma konusu olmuştur. Bazı yazarlar özelliği itibarıyla zaman çarterini gemi kirası vasfında kabul etmişler, ancak çoğunluk ve uygulama bunun aksi yönünde, yukarıda da belirtilmiş olduğu gibi, bu sözleşmeyi navlun sözleşmesi olarak değerlendirmiştir. Kanunda ortaya konulan düzen ise, bu tartışma ortamını da aşmış, zaman çarteri sözleşmesini ne gemi kirası ne de navlun sözleşmesi olarak kabul etmiş, bunun yerine üçüncü bir tür sözleşme yaratmıştır.

Konu tarafımızdan Çarter Sözleşmeleri (Cd.1) adlı kitabımızda detaylı bir şekilde incelenmiştir. Ancak konunun önem arzemesi sebebi ile zaman çarteri sözleşmesinin hukuki mahiyetine ilişkin ilgili bölümü burada tekrarlamak ihtiyacını hissetmekteyiz. Bu bölümü takiben tasarının ilgili maddeleri incelenmeye ve eleştirilmeye başlanacaktır.

---

\* İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı



Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki mahiyetini belirleyebilmek için farklı ihtimallerin göz önüne alınması gerekmektedir:

- *Taşıtanın alt taşıma sözleşmesi yapmadığı haller:* Taşıtanın kendine tahsis edilmiş olan taşıma kapasitesini kendine ait olan yükleri taşımak için kullanması durumunda, fiili taşıtan kendisi olmaktadır. Dolayısıyla bu, zaman çarterinin navlun sözleşmesinin alt türü olduğunun en belirgin kanıtlarından biridir; diğer bir ifadeyle zaman çarterini bir alt taşıma sözleşmesi yapılmadığı takdirde (taşıtana yönelik eşya taşıma taahhüdünü içerdiğinden dolayı) navlun sözleşmesi olarak değerlendirmek, buna karşılık taşıtanın alt taşıma sözleşmesi yapması halinde ise bunu navlun sözleşmesi haricinde değerlendirmek her türlü hukuki mesnetten uzak kalacağından dolayı, tasarındaki düzen yanlıştır. Bize göre zaman çarteri sözleşmesinde daimi olarak eşya taşıma taahhüdü bulunmaktadır, diğer bir ifadeyle gemi taşıtana yük taşımak için tahsis edilmektedir. Taşıtanın alt taşıma sözleşmesi yapması durumunda eşya taşıma taahhüdü kendiliğinden (kendine yapıldığı kapsamda) taşıtan tarafından alt taşıyan / taşıtana geçirilmekte, bir bakıma bu şekilde bir alt taahhüt oluşmaktadır.

- *Taşıtanın alt taşıma sözleşmesi yaptığı haller:* Taşıtan kendine tahsis edilmiş olan taşıma kapasitesini (tamamen ya da kısmen) 3. şahıslara karşı olan taşıma taahhütlerini ifa etmek amacıyla kullanmaktaysa, bu durumda fiili taşıtan kendisi değil, yapmış olduğu alt taşıma sözleşmesindeki (alt) taşıtan olmaktadır.

Hukuki mahiyeti ne olursa olsun taşıyan gemiyi zaman çarteri sözleşmesi ile taşıtana tahsis ederken aşağıdaki hususların varlığını taahhüt etmektedir:

- Taşıtana denize, yola ve yüke elverişli bir gemiyi tahsis etmek
- Taşıtana sözleşme gereği ticari anlamda gemi adamlarının hizmetlerini sunmak

Bunların yanında taşıma taahhüdünün varlığı bakımından doktrinde yaptığımız inceleme sonucunda aşağıdaki görüşlerin varlığı belirlenmektedir:

Zaman çarterinin hukuki mahiyeti konusunda İngiliz Hukukunda derin tartışmalar bulunmamaktadır, genellikle standard çarterparti formları üzerinden yapılan bu tür sözleşmeler, metinlerinde hukuki mahiyetlerini değiştiren özellikte tadilat ya-



pılmadığı takdirde, genel olarak taşıma taahhüdünü içerdiğinden navlun sözleşmesi olarak tanımlanmaktadırlar.

Buna karşılık Alman Hukukunda (ve buna bağlı olarak Türk Hukukunda) inceleme konusu uzun süre çeşitli yazarlar tarafından derinliğine tartışılmış ve bu konu üzerinde farklı teoriler geliştirilmiştir. Bu teoriler, bizim de katıldığımız teori de olmak üzere, aşağı yer almaktadır:

### **1. Zaman çarteri sözleşmesinin bir kira akdi mahiyetini içerdiği görüşü**

Alman hukukunda bir kısım yazarlar zaman çarteri sözleşmesinin aslında gemi kirasından başka bir akit olmadığını iddia ederlerken, diğer bazıları da bu sözleşmenin gemi adamlarının sağlanması taahhüdünü içeren bir kira akdi olduğunu ("*Sachmiete mit Dienstverschaffungsvertrag*") ileri sürmekte ve dolayısıyla sözleşmenin birden fazla akdin özelliklerini içerdiğini ("*Kombinationsvertrag*") savunmaktadırlar<sup>1</sup>.

Bu yönde görüş sahibi olan Wüstendörfer'e göre zaman çarterindeki ilişki TK.md.946 hükmünden farklı değildir. Buna göre zaman çarteri bakımından taşıtan da kendine ait olmayan bir gemiyi deniz ticaretinde kazanç amacıyla kullanmaktadır. Gemi işletme müteahhidi gibi, taşıtan da gemiyi (ticari yönden) tamamen kontrolü altına almakta, malikin burada da hiç bir fonksiyonu kalmamaktadır. Ayrıca yine Wüstendörfer'e göre dış ilişkide taşıtan donatan gibi davranmakta, ("*Scheinreeder*") bundan dolayı da yükü ilgili şahısların gerçek iç ilişkiyi belirleyebilmeleri zorlaşmaktadır<sup>2</sup>.

### **2. Zaman çarteri sözleşmesinin karma nitelikte bir akit olduğu görüşü**

Alman yazarı Willner yukarıda belirtilen hususlara ek olarak, gemi adamlarının hizmetinin sağlanması hususunun kira sözleşmesinin bilinen kalıpları ile bağdaşmadığını kabul etmekle beraber, zaman çarteri sözleşmesinin "*atipik bir kira akdi*" olduğunu iddia etmektedir<sup>3</sup>. Bundan dolayı Willner, kira aktine yönündeki sözleşme şartları bakımından uyumsuzluk çıktığı takdirde, buraya kira kurallarının uygulanmasını, eğer uyumsuzluk navlun sözleşmesi yönündeki hükümlerden kaynaklanmak-

<sup>1</sup> Wüstendörfer shf.117, v.dv; Willner shf.85, v.dv; Lorenz-Meyer shf.101-102; Türk Hukukunda Çakalır I shf 88

<sup>2</sup> Wüstendörfer shf.117

<sup>3</sup> Willner shf.86



taysa, bu takdirde de navlun sözleşmesi hükümlerinin kullanılması gerektiğini ileri sürmektedir.

Schaps - Abraham da yukarıdaki ayırım anlamında taşıtana ait yüklerin taşınması halinde söz konusu sözleşmenin navlun sözleşmesi olduğunu ileri sürmekte, buna karşılık alt taşıma sözleşmesinin söz konusu olduğu hallerde bunun kira sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiğini iddia etmektedir<sup>4</sup>. Buna gerekçe olarak ikinci halde taşıyanın her hangi bir taşıma taahhüdü altında bulunmadığı, aksine kendi açısından taşıtana gemiyi ve personelini kullandırma yükümlülüğü altında olduğunu ifade etmektedir.

Prüssmann-Rabe'de de böyle bir taahhüdün bulunmadığı belirlenmektedir<sup>5</sup>. Adı geçen yazarlara göre alt taşıma sözleşmesinin olduğu bir zaman charterinde taşıtan gemide yük taşınan bölümlerin müşterek zilyedi konumundadır. Bu sebeple belirtilen türden zaman charteri hem kira, hem de navlun sözleşmelerinin özelliklerinin bulunduğu karma bir sözleşme olarak değerlendirilmekte ve bu görüşün devamında ilgili özellikleri ağır bastığından dolayı bu sözleşmenin navlun sözleşmesi hükümlerine tabi tutulması gerektiği ifade edilmektedir.

### **3. Zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesinin bir türü olduğu görüşü**

Bizim de katıldığımız görüşe göre ise, kira akdine benzer birçok yönü bulunmasına rağmen, zaman charteri gerçek anlamda bir navlun sözleşmesidir ("*Frachtvertrag*")<sup>6</sup>. Bizi bu görüşe katılmaya sevkeden gerekçeleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

<sup>4</sup> Schaps-Abraham Vor §556 Anm.17

<sup>5</sup> Prüssmann-Rabe Vor §556 B3

<sup>6</sup> Bu görüşü paylaşanlar: Çağa II shf.12; Çetingil - Kender shf.84-85; Okay shf.19, shf. 2-3; Schlegelberger-Liesecke §556 Nr.20; Yargıtay da bu görüştedir; 11.HD., 9.11.1983T, 83/4532E, 83/543K; İngiliz Hukukunda da zaman charteri kira olarak kabul edilmemektedir : "*Under such a charter there is no hiring in true sense..., what the charterer is gets is a right to use of the vessel*" London Explorer, 1971.1, LLR., shf.52. Bu bakımdan söz konusu hukukta "*bareboat charter*" veya "*demise*" charter dışındaki tüm ilgili sözleşmeler İngiliz ve Amerikan mahkemelerince navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmektedirler. (A "*demise*" time charterer is one who hires a vessel, usually for a long term, on a bareboat basis...the "*demise*" charter is the only form of charterparty recognized by the court as being a contract for the hire of a ship, and all other charterparties are, in its eyes, merely contracts of carriage by sea) Ventris, shf.25; Tetley II shf.1153.



a. Öncelikle Wüstendörfer'in<sup>7</sup> zaman çarterinde taşıtanın daima donatan gibi hareket ettiği görüşünü ile Schaps - Abraham'ın alt taşıma sözleşmesinin bulunmadığı halleri doğrudan doğruya kira sözleşmesi olarak nitelendirdiği görüşünü<sup>8</sup> eksik olması sebebiyle yeterli bulmuyoruz. Çünkü taşıtan mutlaka alt taşıma sözleşmesi yapmak zorunda değildir. Hatta taşıtanın kendine ait yükleri taşımak için kendine tahsis edilmiş olan gemiyi kullanması haline uygulamada sıklıkla rastlamaktayız. Özellikle büyük petrol şirketleri tonaj açıklarını çoğunlukla zaman çarteri sözleşmesi yapmak suretiyle kapatmaktadırlar. Bu durumda ise karşımıza, zaman çarterinin, taşıtan alt taşıma sözleşmesi yapmadığı takdirde navlun sözleşmesi olarak, alt taşıma sözleşmesi yaptığı takdirde ise kira sözleşmesi olarak değerlendirildiği şeklinde bir ayırım çıkmaktadır ki, bizce bu ayırım hukuki olmaktan uzaktır.

b. Sonucunda navlun sözleşmesi hükümlerini uygulamak zorunluluğunu hissetse de, Prüssmann - Rabe'nin taşıma taahhüdünün bulunmadığı, burada kira sözleşmesi anlamında bir unsur olduğu görüşü de<sup>9 10</sup> (Türk Hukuk doktrininde de Akıncı'nın adı geçen Alman yazarların yapmış olduğu bu ayırımdan etkilendiği belirlenmektedir<sup>11</sup>). bizce isabetli değildir. Bizi bu sonuca ve genel olarak zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğu sonucuna götüren gerekçeleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

<sup>7</sup> Wüstendörfer shf.228, v.dv.

<sup>8</sup> Schaps - Abraham Vor §556 Anm.17.

<sup>9</sup> Prüssmann - Rabe §556 B3d.

<sup>10</sup> Prüssmann - Rabe Vor §556 II B4b; ayrıca bkz.§510 C3a.

<sup>11</sup> Burada belirtilen görüşün kendi içinde çelişkili olduğu bir nokta daha vardır. Adı geçen yazarların yaptıkları ayırım alt taşıma yapıp yapılmaması ile birlikte, zaman çarteri sözleşmesinde "employment" klozunun bulunup bulun-mamasına da yöneliktir. Eğer yoksa, kendileri bunu navlun sözleşmesi olarak kabul etmekte, eğer belirtilen kloz varsa, bu takdirde Schaps-Abraham sözleşmeyi kira, Akıncı (shf.19-vdv.) kendi tarifine göre gemi tahsis sözleşmesi, Prüssmann-Rabe de gemi kirasının özelliklerini taşıyan, ancak navlun sözleşmesi hükümlerinin ağır basması sebebiyle, bu yönde olan bir sözleşme olarak kabul etmektedirler. Biz her şeyden önce ayırımda kullanılan kritere karşıyız. Çünkü bir an için "employment" klozunun sözleşmede bulunduğunu kabul eder, ancak taşıtanın klozdan kaynaklanan hakkı kullanmadığını düşünürsek, bu takdirde, karşımıza, doğrudan doğruya taşıtanın yüklerinin taşındığı bir sözleşmeyi kira veya gemi tahsisi gibi sözleşmelere benzeten yazarlar çıkmaktadır ki, böyle bir görüş yanlıştır. Kaldı ki, benzer türde klozlar bazı hallerde sefer çarteri sözleşmelerinde de görülmektedir. ("sublet clause"). Adı geçen yazarlara göre bu durumda da sefer çarterinin hukuki mahiyetinin tartışmalı olması gerekmektedir.



b.1. Zaman çarteri sözleşmesindeki “*Employment*” klozunun verdiği yetkiye dayanarak alt taşıma sözleşmesi yapılması halinde dahi taşıyanın taşıma taahhüdü devam etmektedir. Çünkü bizce taşıyan sözleşmenin kuruluşu ile taşıtana karşı alt taşıma sözleşmesinin yapılmadığı hallerde taşıtana ait yükleri, alt taşıma sözleşmesi yapıldığı takdirde ise taşıtanın 3. şahıslara karşı üstlendiği taşıma yükümlülüğü gereği gemiye verilen yükleri taşıma taahhüdü altına girmektedir.

b.2. Genel olarak navlun sözleşmeleri bakımından taşıma taahhüdünün varlığı doğrudan doğruya kanun hükümlerinden çıkmaktadır. Her ne kadar zaman çarteri sözleşmesi ticaret kanununda yer almamakta ise de, bu sözleşmenin unsurlarını incelemek suretiyle kanunun aradığı genel vasıflara ve şartlara uyup uymadığını belirlemek mümkündür. Ticaret Kanununda çarter sözleşmelerinin tarif edildiği TK.md. 1016 hükmünde açık bir şekilde “*taşıyanın navlun karşılığında...gemiye...taşıtana tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt ettiği*” belirtilmektedir.

Mehaz kanun olan HGB'nin ilgili hükmü olan §556'da ise yük taşımaya ilişkin navlun sözleşmesinden bahsedilmekte (“*der Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern*”) ve bunu gemi ve yükün ferdileştirilmesine göre (çarter - kırkambar) iki alt başlıkta ortaya koyulmaktadır. Her iki hüküm de göstermektedir ki, taşıyan taşıtana tahsis ettiği hacme verilen yükü, bu ister taşıtana, ister 3. bir şahsa ait olsun, bir yerden diğer bir yere taşımak sonucunu meydana getireceğini taahhüt etmektedir.

Zaman çarterinin özellikleri paralelinde bu hükümlerin göz önüne alınması halinde, burada da taşıyanın kime ait olursa olsun taşıtanın gemiye teslim etmiş olduğu yükleri taşıma taahhüdünün varlığı tespit edilmekte ve bunun inceleme konusu sözleşmenin ayrılmaz bir parçası olduğu da aynı zamanda görülmektedir. Zira böyle bir taşıma taahhüdünün bulunmaması halinde, bizce zaman çarteri sözleşmesi her hangi bir amacı bulunmayan boş bir sözleşme özelliğine bürünmektedir.

b.3. Zaman çarteri sözleşmesinin kanunda bulunmaması sebebiyle taşıma taahhüdünün sözleşme kayıtları çerçevesinde incelenmesi gerektiği ileri sürülebilirse de, bu taahhüdün sözleşmelerde bazı hallerde sarih olarak, bazı hallerde de zımnen bulunduğunu ifade etmemiz mümkündür.



Sarih kaydın olduğu sözleşmelerin hukuki mahiyetinin tesbitinde tereddüt bulunmamaktadır. Bu yönde bir kaydın bulunmadığı hallerde, diğer bir ifadeyle metinde taşıma taahhüdü anlamında sarih bir açıklamanın olmadığı durumlarda bunu derhal kira olarak kabul etmek doğru değildir.

Bizce bu halde önemli olan tarafların aralarındaki sözleşmenin kuruluş amacını doğru olarak yorumlayabilmektir<sup>12</sup>. Bu bakımdan uygulamada kullanılan standart tip zaman çarterpartilerinde taşıma taahhüdü gibi bir ifade yer almasa dahi, aradaki ilişki fiilen bu yönde gerçekleşmektedir<sup>13</sup>. (Belirtilen hallerde taşıma taahhüdünün zımnen bulunduğu kabul edilmek durumundadır).

Buna göre taşımayı yine fiilen taşıyan ifa etmektedir. Dolayısıyla alt taşımanın söz konusu olduğu bir zaman çarteri sözleşmesinde taşıyan taşıtana gemiyi tahsis etme ve burada mal taşıma taahhüdünde bulunmakta, taşıtan ise buna dayanarak 3. şahıslara karşı ikinci bir mal taşıma taahhüdü yapmaktadır (Doğal olarak bunun aşağı doğru alt-alt taşıma sözleşmeleri paralelinde uzatılması mümkündür).

b.4. İngilizce terimler olarak "let" ve "hire" kelimelerinin kullanılması zaman çarteri sözleşmesinin hukuki mahiyetini değiştirmemektedir. Çünkü yukarıda da belirtildiği üzere önemli olan husus burada kullanılan kelimeler değil, bunun düzenlenmesinin ardındaki amaçtır.

Eğer amaç tahsis edilen geminin yük taşımaya elverişli olan kısımlarında yük taşımak ise, eğer zilyetliğin devri düşünülüyorsa ve eğer fiilen taşımayı yapan şahıs değiştirilmek istenmiyor ise, bu durumda kullanılan ifadeler ne olursa olsun, taraflar bir navlun sözleşmesi yapmış olarak kabul edileceklerdir.

Nitekim bazı sefer çarterpartilerinde de "hire" kelimesi kullanılmakta, dolayısıyla buradan söz konusu kelimeyi kullanan-

<sup>12</sup> Benzer görüşte Okay shf.3; adı geçen yazar gemi sahibinin taahhüdünün mahiyetinin incelen-mesi gerektiğini ileri sürmektedir.

<sup>13</sup> Örneğin NYPE 93 çarterpartisinin 4. klozundaki ("*Dangerous Cargo/Cargo Exclusions*") "(a) *The Vessel shall be employed in carrying lawful merchandise*" ifadesi taşıyanın taşıtan tarafından getirilecek olan yükleri taşıma taahhüdünde bulunduğunu gösteren bir örnektir. Aynı çarterpartideki yük zararları başlıklı (aşağıda yer alan) "*Interclub agreement*" klozu da, bu konuda bir taşıma taahhüdünün bulunduğu delil teşkil etmektedir. Zira bu kloz taahhüdün gereği gibi yerine getirilmemesi halinde bundan kaynaklanan sorumluluğu ortaya koymaktadır.



ların mutlaka zaman charterini kira kapsamına sokmak amacıyla bunu yapmadıkları anlaşılmaktadır<sup>14</sup>.

b.5. Ayrıca "Employment" klozu taşıtana alt taşıma sözleşmesi yapma imkanı veren bir kloz olup, bununla taşıyan taşıtana kendisine ait olan yükleri taşıdığı gibi, diğer şahıslara ait yükleri de taşıyabileceği hakkını vermektedir. Bundan sonra taşıtanın kendi yükünü vermesi ya da alt taşıma sözleşmesi yaparak 3. şahıslara ait yükü gemiye vermesi doğrudan doğruya taşıtanın ticari bir kararıdır.

b.6. Bunun yanında Akıncı tarafından iddia edilen gemi tahsis sözleşmeleri isimli üçüncü türün bulunmadığı da kendiliğinden ortaya çıkmaktadır<sup>15</sup>. Buna göre 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. (Akıncı'nın ifade şekli ile) kendisine belirli bir süre yahut bir ya da birden fazla sefer tahsis edilen geminin zilyetliğini ele geçirememiş olan şahıs<sup>16</sup>, taşıma taahhüdünde bulunmayan, ancak gemiyi tahsis eden şahsa karşı söz konusu hakkı nasıl kullanacaktır? Bizce bu tür bir soyut sözleşmenin fonksiyonel bir yanı bulunmamaktadır.

b.7. Önemle ifade etmemiz gerekir ki, zaman charteri sözleşmesinde hiç bir zaman taşıyan taşıtana geminin zilyetliğini devretmemektedir.<sup>17</sup> Buna karşılık yukarıda gemi kirası ile ilgili bölümde belirtmiş olduğumuz gibi, bu konudaki sözleşmeler geminin zilyetlik ve her türlü kontrolünü sarıh bir şekilde gemi işletme müteaahidine devretmektedirler (örneğin Barecon 89 kl.9).

b.8. Prüssmann - Rabe'de öne sürülen taşıtanın geminin yük taşımaya elverişli bölümlerinin müşterek zilyedi ("Mitbesitzer") olacağı görüşüne de katılmayı mümkün görmemekteyiz. Öncelikle belirtilmesi gerekir ki, müşterek zilyetlikten bahsedilebilmesi için zilyetlerden her birinin o şeyi müstakilen kullanma yetkisine sahip olması gerekmektedir. Dolayısıyla müşterek zilyetlerden her

<sup>14</sup> Örneğin Cruisevoy 1998 charterpartisinin 5. ve 7. klozları navlun konusunu düzenlemekte ve burada "hire" kelimesini kullanmaktadır.

<sup>15</sup> Akıncı shf.25.

<sup>16</sup> Akıncı shf.24, yazar durumu her türlü charter sözleşmesinde mümkün görmektedir.

<sup>17</sup> Aynı fikirde Çakalır I shf.85.



birinin şey üzerinde fiili hakimiyet kurabilmek için diğerlerinin iştirakine muhtaç olmaması lazımdır<sup>18</sup>. Oysa inceleme konumuz itibarı ile fiili hakimiyet geminin yük taşımaya elverişli olan kısımlarını değerlendirmek hakkı anlamına gelmekte ve taşıyan bu hakkı zaman çarteri sözleşmesi ile taşıtana devretmektedir.

b.9. Böyle bir durumda taşıyanın belirtilen türdeki yerler üzerinde tasarruf yapma imkanı ortadan kalkmaktadır. Bu sebeplerden dolayı zaman çarterinde müşterek zilyetlik söz konusu değildir. Bunun yanında tekrar belirtilmesi gereken husus TK.md.1016 ve HGB §556 hükümlerine paralel olarak taşıyanın zilyetliği devretmek gibi bir iradesinin bulunmayışıdır, kendisi tahsis edilen yerlere konan yükü taşımayı taahhüt etmektedir.

b.10. Yine Prüssmann - Rabe'de taşıtanın müşterek zilyetliğinin aynı zamanda vasıtasız zilyetlik olarak ortaya çıktığı ileri sürülmektedir<sup>19</sup>. Vasıtasız zilyetlik fiili hakimiyeti bizzat kullanan kişinin zilyetliğidir ve bilindiği gibi, zaman çarterinde taşıyan geminin ticari kontrolünü taşıtana devretmektedir. Bu ifade Prüssmann - Rabe'nin görüşüne paralel olarak açıldığı takdirde ise aşağıdaki sonuç ortaya çıkmaktadır: Taşıyan geminin yük taşımaya elverişli olan yerlerinin ticari kontrolünü devretmekte, bu yerlerin teknik kontrolünü ise kendisinde tutmaktadır. Bu durumun ise vasıtasız zilyetlik kavramı ve fiili hakimiyet hali ile kesinlikle bağdaşmadığı açıktır. Bize göre kira akdine ilişkin BK.md.248 uyarınca kiralayan (gemi maliki) kiracıya (gemi işletme müteahhidi) kiralananın zilyetliğini devrederken<sup>20</sup> <sup>21</sup>, zaman çarterinde taşıtana geminin zilyetliğinin devri söz konusu olmamakta, bu (taşıyan sıfatını hala korumakta olan) gemi malikinde kalmaya devam etmektedir.

b.11. Yapılan sözleşme sonucunda taşıtanın iktisap ettiği ise her hangi bir kapsamda gemi üzerinde zilyetlik değil, (sınırları sözleşme ile belirlenen) ister kendine, ister başkasına ait olan yükleri sözleşme süresi dahilinde kendisine tahsis edilmiş olan gemi ile taşımak ve (yine sınırlı olan) bu hususa ilişkin olarak kaptana talimat vermektir.

<sup>18</sup> Tekinay, Akman, Burcuoğlu, Altop II shf.57.

<sup>19</sup> Prüssmann - Rabe Vor §556 II B4b.

<sup>20</sup> Aynı yönde gemi kirası formlarında da hüküm vardır: Barecon A cl.8: "...to be in full possession of and at the absolute disposal for all purposes of the charterers and under their complete control in every respect...".

<sup>21</sup> Bu husus ise gemi kirasının gelişmesini engelleyen unsurların başta gelenidir.



Dolayısıyla zaman çarterinde taşıyan (sadece) taşıtanın getirdiği yükleri sözleşme süresi dahilinde taşımayı taahhüt etmektedir. Bu taahhüdün ne şekilde yerine getirileceği ise "Employment" Klozu<sup>22</sup> ile ortaya koyulmakta, ancak burada verilen yetki sözleşmenin diğer şartları ile (örneğin coğrafi olarak) sınırlandırılmaktadır.

b.12. Zaman çarterinin gemi adamlarının hizmetlerinin sağlanması taahhüdü ile birleşik kira akdi olduğu görüşü de<sup>23</sup> bize göre isabetli değildir. Çünkü hizmet akitlerindeki işveren sıfatı bakımından her iki sözleşme arasında fiilen fark bulunmaktadır. Buna göre zaman çarterinde gemi adamlarının hizmet akitlerindeki işveren, (daha üst kademedede başka bir alt taşıma sözleşmesi bulunmamaktaysa) aynı zamanda (donatan/) taşıyandır. Kendisi taşıtana gemisini tahsis ederken, bunun kapsamına gemi adamları da dahil olmaktadır.

b.13. Buna karşılık normal gemi kirasında gemi işletme müteahhidi hizmet akitlerini kendi üzerine alırken, "bareboat-charter" halinde kendisi geminin zilyetliğine çıplak olarak sahip olmakta, gemi adamlarının hizmet akitlerini de doğrudan doğruya kendisi yapmaktadır. "Demise-charter"de ise her ne kadar geminin bakım/tamiri yanında gemi adamlarını temin etme yükümlülüğünü gemi maliki üstlense de, kendisi bunu ("management-agreement" klozu uyarınca) gemi işletme müteahhidi adına ve hesabına (hizmet akitlerinin düzenlenmesinde temsilcisi gibi davranarak) yapmakta, bunun karşılığında da daha evvel de belirtilmiş olduğu gibi işletme ücreti ("management fee") talep hakkını kazanmaktadır.

Zaman çarterinin (bir istisna akdi özelliğindeki) navlun sözleşmesinin bir türü olduğu görüşünü kabul ettikten sonra, tarifini<sup>24</sup> aşağıdaki gibi yapabiliriz:

<sup>22</sup> Employment Klozu: "Captain crew although appointed by the owner shall be under the order and direction of the charterer, as regards employment, agency and other arrangements"

<sup>23</sup> Willner shf.84, v.dv., shf.93; Çakalır I shf.88

<sup>24</sup> Uygulamada zaman çarteri sözleşmesi yapıldıktan sonra burada kayıt olduğu takdirde, taşıtan gemiyi tahsis ettiği ve / veya sahip olduğu diğer gemilerin rengine boyamak, bacasına amblemini koymak imkanlarını da elde edebilmektedir. Örneğin HOUSE FLAG CLAUSE: "The Charterers shall have the option of painting the Vessel's funnel and top sides markings in their own colours, but the Vessel shall be redelivered with the Owner's colours. Painting and repainting shall be for the Charterers' account and time shall count. The Charterers shall also have the option of flying their house flag during the currency of this Charter."



"Zaman çarteri öyle bir sözleşmedir ki, onunla taşıyan zaman esası üzerinden ödenecek olan navlun karşılığında, gemiyi yük taşınması için belirli bir süre taşıtana tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü devretmeyi taahhüt eder."

Yukarıdaki şekilde zaman çarterinin navlun sözleşmesi olduğunu belirledikten sonra, bunun taraflarının hukuki vasıflarını tayin etmek basit bir hale gelmektedir. Buna göre zaman çarteri sözleşmesinin söz konusu olduğu hallerde taşıyan - taşıtan ifadelerinin kullanılması gerekmektedir.

Bu bakımdan sözleşmenin hukuki mahiyeti doğru dahi belirlense, taraflarını (uygulamada ve bazı mahkeme kararlarında görüldüğü üzere) kiracı - kiralayan ve (tasarıda olduğu şekilde) tahsis eden - tahsis olunan olarak ifade etmek isabetli olmayacaktır.

Bunun gibi kanun sistematigi gereği donatan ile taşıyan, aynı şahıslar olsalar dahi, farklı şekilde vasıflandırıldıklarından, donatan ifadesinin kullanılması da doğru değildir.

## II. Zaman Çarteri Sözleşmesi - TTK/Tasarı

### 1. TTK düzeni

Türk Ticaret Kanunu'nu incelediğimiz takdirde, gerçek anlamda zaman çarteri sözleşmesinin burada yer almadığını belirlemekteyiz. Bu sebeple zaman çarterinde tarafların arasındaki ilişkinin genel hükümlerin yanında (ağırlıklı olarak) sözleşme metnindeki kayıtlar ile düzenlendiğini ifade etmek mümkündür.

Buna karşılık HGB-TTK düzeni incelendiği takdirde navlunun zaman çarteri ile aynı esasa göre hesaplandığı bir sözleşme şekline rastlanmaktadır (TK.md. 1076 "Müddet üzerine navlun"). Alman doktrininde, özellikle Wüstendörfer tarafından "Zaman Çarteri Benzeri" ("Uneigentliche Zeitcharter") olarak tanımlanan bu sözleşmenin<sup>25</sup>, yine aynı yazar tarafından "Gerçek Zaman Çarteri" ("Eigentliche Zeitcharter") olarak değerlendirilen sözleşme ile arasında önemli farklar bulunmaktadır. Buna göre kanun hükmü ile düzenlenmekte olan sözleşme türünde gemi bir ya da bir kaç belirli sefer için taşıtana tahsis edilmekte, ancak navlun sefer ya da taşınan yük miktarına göre değil, zaman esası üzerinden belirlenmektedir.

<sup>25</sup> Wüstendörfer shf.229; ayrıca bkz. Prüssmann-Rabe §622 A2



Uygulamada nadiren görülen, dolayısıyla teorik olmaktan öteye gidemeyen bu sözleşme türünde taşıyan ve kendisinin sorumlu olduğu şahısların kusur ve ihmalleri dışında gerçekleşen gecikmelerin sonuçları navlun sözleşmesinin tarafları arasında paylaştırılmaktadır. Taşıyan lehine tadil edilmiş bir sefer çarteri olarak değerlendirebileceğimiz bu sözleşme yelkenli gemilerin kullanıldığı devrin bir takım özel ihtiyaçlarına cevap oluşturmak için yapılmış olan bir düzenlemedir. Sözü edilen devirde yolculuk süreleri doğrudan doğruya hava şartlarına bağlı olduğundan, sefer çarterinde (yolculuk safhasında oluşan) tüm gecikmelere katlanmak durumunda olan taşıyana bu suretle gecikme riskinin bir kısmını taşıtana devretmek imkanı sağlanmaktadır.

Ayrıca Wüstendörfer tarafından zaman çarteri benzeri olarak tanımlanan sözleşme taşıtanın da menfaatlerine hitap etmektedir. Çünkü kendisinin limanlarda geçirilecek süreler ve burada meydana gelecek masraflar hakkında her hangi bir şekilde önceden bilgi edinme imkanı bulunmayan devirde bulunmamaktaydı<sup>26</sup>.

Bunun yanında TK.md.1076 atfı gereği uygulama alanı bulunan TK.md.1093 hükmü her ne kadar zaman çarterindeki "Off-Hire" klozu paralelinde bir düzen getiriyorsa da, bu tadil edilmiş sefer çarteri olarak nitelendirdiğimiz sözleşme türünü zaman çarterine yaklaştırmamaktadır<sup>27</sup>. Bize göre "Off-Hire" klozu zaman çarteri sözleşmesinin karakteristik bir özelliği olsa da, içeriği itibarıyla navlunun süre üzerinden hesaplanması sebebiyle ortaya çıkan bir ihtiyacın sonucudur. Diğer bir ifadeyle böyle bir hukuki düzen zaman çarteri kimliğinde olmayan, ancak sürenin zaman üzerinden hesaplandığı bir sözleşmenin de ayrılmaz bir parçasıdır.

Kanaatimize göre anahatlarıyla açıklanan bu navlun sözleşmesi türünü, sadece navlun zaman esası üzerinden belirleniyor gerekçesiyle, benzeterek dahi bir zaman çarteri sözleşmesi olarak değerlendirmek mümkün değildir. Bize göre temelini kanunda bulunan bu sözleşme bulunulan devrin gerekleri paralelinde sefer çarteri sözleşmesinin tadili anlamına gelmektedir<sup>28</sup>. Dolayısıyla Wüstendörfer tarafından yapılan bu ayırımın bizce ne akademik yönden, ne de pratik yönden bir anlamı bulunmamaktadır. Bu

<sup>26</sup> Lorenz-Meyer shf.49.

<sup>27</sup> "Off-Hire" Klozu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener OF

<sup>28</sup> Aynı fikirde Lorenz-Meyer shf.49.



ise bizi zaman çarteri sözleşmesinin (üstü kapalı olarak dahi) TTK-HGB'de yer almadığı sonucuna ulaştırmaktadır.

## 2. Tasarı düzeni

### a. Tanım

TTK'nun aksine zaman çarteri sözleşmesi tasarı metninde ayrı bir bölüm olarak yer almaktadır. Uygulamada inceleme konusu sözleşme türünün çok sıklıkla kullanılır olması kanun komisyonunu bu konuda bir düzenleme yapmaya sevketmiştir. Bu bakımdan isabetli bir şekilde yola çıkılmış, ancak maalesef uluslararası hukuka ve uygulamaya tamamen aykırı bir şekilde bir sonuca ulaşılmıştır. Aşağıda yeri geldikçe bu hususlar belirtilecektir.

Öncelikle belirtilmesi gereken husus zaman çarterinin hukuki vasfı ile bağlantılı olarak kanun sistematigi içindeki yeridir. Buna göre kanunun ilgili kısmında (4. kısım) Deniz Ticaret Sözleşmeleri başlığı altında üç ayrı sözleşme kategorisi yer almaktadır. Bunlardan birincisi Gemi Kirası Sözleşmesi, ikincisi zaman çarteri sözleşmesi ve sonuncusu da (sefer çarteri ve kırkambar sözleşmelerini kapsayan) navlun (denizde eşya taşıma) sözleşmesidir.

Kanun komisyonu bu şekilde bir ayırım yaparak zaman çarteri sözleşmesini yanlış bir şekilde vasıflandırmıştır, zira (yukarıda da ayrıntılı bir şekilde belirtilmiş olduğu üzere) uluslararası deniz ticareti hukukuna göre zaman çarteri sözleşmesi navlun sözleşmesinin bir alt türü olarak kabul edilmektedir.

Buna göre tasarının 1131. maddesi inceleme konusu sözleşmeyi şu şekilde tanımlamaktadır:

*“Zaman çarteri sözleşmesi öyle bir sözleşmedir ki, bununla tahsis eden, donatılmış bir geminin ticarî yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlenir.”*

Tasarıdaki şekli ile zaman çarteri sözleşmesinin hukuki vasıflandırmasını aşağıdaki hususlar bakımından eleştirmekteyiz:

a.1. Daha evvel de belirtilmiş olduğu üzere tasarıda zaman çarteri sözleşmesi ne çoğunluk görüşü ve uluslararası uygulamaya paralel olarak navlun (eşya taşıma) sözleşmesi, ne de azınlık görüşüne uygun olarak gemi kirası olarak nitelendirilmiş ve ortaya üçüncü bir kategori sözleşme çıkarılmıştır.



a.2. Bunun sonucunda “*tahsis eden*” ve “*tahsis edilen*” şeklinde hukuken açıklanmasında ve anlaşılmasında imkansızlık bulunan bir taraf vasıflandırması ortaya çıkmıştır.

a.3. Klasik olarak navlun sözleşmesi genel ayırım dahilinde bir istisna sözleşmesi olarak değerlendirilmektedir. Tanım olarak bakıldığı takdirde 1131. maddede yer alan tarif de (bu bölümde yer alan diğer hükümlerle birlikte değerlendirildiği takdirde) “*tahsis edenin*” belirli bir sonucu meydana getirmesine ilişkin bir sonuç doğurmaktadır. Dolayısıyla bizce tasarıda düzenleniş şekli ile zaman çarteri sözleşmesi ile navlun sözleşmesinin genel ayırım bakımından her hangi bir farkı bulunmamaktadır.

a.4. Kanun komisyonu tarafından zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilememesine ilişkin başlıca sebebin adı geçen sözleşmede eşya taşıma taahhüdünün bulunmaması olduğu daha evvel belirtilmiştir. Bu açıdan bakıldığı takdirde

a.4.1. Bilindiği üzere (tasarı terminolojisi kullanıldığı takdirde) tahsis edilenin kendine ait eşyayı taşıması durumunda yukarıda belirtilen komisyon görüşü kendiliğinden yanlış ve geçersiz hale gelmektedir.

a.4.2. Tahsis edilenin başkasına ait eşyayı taşıması durumunda ise (diğer bir ifadeyle yine bir zaman çarteri şeklindeki alt taşıma sözleşmesi yapması durumunda) bizce gemiyi alt tahsis edilene ancak gemi kendine hangi şartlar altında tahsis edilmişse, bu sınırlar dahilinde tahsis edebilecektir. Bu sebeple zaman çarteri sözleşmesi sadece tahsis husunu öngören, ancak eşya taşıma taahhüdünü içermeyen (tabiri caiz ise) içi boş, çerçeve vasfındaki bir akit ise, tahsis edilenin de yapmış olduğu alt taşıma sözleşmesi ile devredebileceği akdi hak yine eşya taşıma taahhüdünden bağımsız bir hak olacaktır. Bu durumda alt tahsis edilenin kendine ait yükü taşıması durumunda ise tekrar yukarıda ulaşılan (a.4.1.) noktaya geri dönülmektedir, dolayısıyla tasarıda varılan sonuç bu bakımdan da isabetli değildir.

a.5. Buna karşılık, zaman çarteri sözleşmesinin hukuki vasfının incelendiği bölümde de çeşitli defalar dile getirmiş olduğumuz üzere, doğru bakış açısı, tahsis ilişkisinin hangi amaca yönelik olarak meydana geldiğidir. Bu bakımdan incelendiğinde doğal olarak tahsis edenin gemiyi tahsis edilene ister tahsis edilene ait ister üçüncü şahısların mülkiyetinde olan yükleri taşı-



mak için tahsis etmiş olduğu tereddütsüz bir şekilde anlaşıl-  
maktadır.

a.6. Bu durum incelenen hüküm metninden kendiliğinden ortaya çıkmakta ve bu husus “*ticari yönetimin*” tahsis edilene bırakılması ibaresi ile sarih bir şekilde ortaya konulmakta ve ispat eylenmektedir. Hukukun ticari hayatta ortaya çıkan ilişkileri, bunun taraflarının amaçlarına paralel şekilde hakkaniyet kuralları çerçevesinde belirli bir düzene bağlı kılması gerektiğinden, kanaatimize göre tasarıdaki isabetsizlik bariz bir şekilde bu yönden de tezahür etmektedir, zira geminin ticari yönetiminin ne olduğu hiç bir şüpheye tabi olmayacak şekilde belirlidir, buna göre gemi içinde eşya taşımak amacı ile ticari olarak yönetilmektedir. Bu hakkın devri ise, içinde eşya taşımak amacı ile ticari olarak yönetilmesinin belirli bir süre ve belirli bir ücret karşılığında bırakılmasından başka bir husus değildir.

a.7. Açıklanan bariz yanlışlık 1131. maddenin yanında konu ile ilgili diğer maddelerin de incelenmesi halinde daha da aşikar bir hale gelmektedir. Buna göre “*tahsis edenin borçları*” başlıklı 1133.maddede aşağıdaki hususlar yer almaktadır:

a.7.1. Maddeye göre tahsis eden geminin teknik yönetimini üstlenmektedir. Burada kastedilen geminin tahsis süresinde devamlı olarak fonksiyonel halde tutulmasıdır, söz konusu fonksiyon ise doğal olarak eşya taşımaktır.

a.7.2. Maddenin devamında tahsis edenin “*sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak*” yükümlülüğünden bahsedilmektedir; buradan da açıkça anlaşılacağı üzere gemi sözleşme süresi dahilinde eşya taşımak bakımından elverişli olarak bulundurulmak durumundadır.

a.8. “*Geminin ticari yönetimi*” başlıklı 1134. maddede ise kaptanın “*tahsis olunanın, geminin ticarî yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak*” zorunda olduğu ifade edilmektedir. Tahsis edilen tarafından verilecek olan bu talimatlar ise, sözleşmenin amacına uygun olarak tahsis edilene ya da onun alt taşıma ilişkisi içerisine girdiği şahıslara ait yüklerin hangi limandan alınacağı, hangi limana götürüleceği, hangi yükün hangi ambara istifleneceği gibi doğrudan doğruya eşya taşımaya yönelik olan talimatlardır.



## **b. Tasarıya göre zaman çarteri sözleşmesinde tarafların hak ve borçları**

Yukarıda izah edildiği üzere isabetli olmayan bir şekilde ifade edilmeyen tarafların hak ve borçları tasarıda şu şekilde düzenlenmektedirler:

### **b.1. Geminin teknik ve ticari yönetimi ayrımı**

Kanun komisyonu sözleşmenin hukuki vasfını isabetli olmayan bir şekilde düzenlemiş olmakla birlikte, uluslararası hukuk ve uygulamaya uygun bir şekilde geminin yönetimini iki ayrı başlıkta incelemekte ve tarafların hak ve borçlarını da bu ayırma göre tayin etmektedir. Buna göre:

- Geminin teknik yönetimi: Tasarının 1133. maddesi uyarınca tahsis eden geminin teknik yönetimini üstlenmektedir. Bu amaçla kendisi, gemiyi sözleşmede kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak ve sözleşme süresince denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak ile yükümlüdür.

- Geminin ticari yönetimi: 1134. maddeye göre ise geminin, ticarî yönetimi tahsis olunana aittir. Aynı maddenin ikinci bendine göre kaptan, tahsis olunanın geminin ticarî yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır. 1135. madde ise, bu ayırım paralelinde geminin ticarî işletilmesinden doğan, özellikle makinelerinin düzenli bir şekilde işlemesini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması için gerekli giderlere olduğu gibi, tüm giderlere tahsis olunanın katlanacağını ortaya koymaktadır. Bunun gibi 1137. maddenin birinci bendinde tahsis olunanın, geminin ticarî yönetimi dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararlardan sorumlu olduğu ifade edilmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise sözleşme süresi sonunda geminin iadesi, diğer bir ifadeyle ticari kontrolün devri düzenlenmektedir ("redelivery"). Buna göre tahsis olunan, sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde ve hâlde geri vermekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlâli hâlinde, tahsis olunan, gecikilen zaman dilimi için, zaman çarteri sözleşmesinin bittiği tarihte ödenmesi gereken tahsis ücretinin iki katını ödemekle yükümlüdür, meğer ki, bu yüzden daha yüksek bir zararın meydana geldiği ispat edilmiş olsun.



## **b.2. Ücret - navlun**

### **b.2.1. Geminin zaman üzerine tahsis olunması karşılığında ödenecek olan ücret ve bunun hukuki mahiyeti**

Yukarıda yapılan ayırım paralelinde tahsis olunanın ücret ödeme borcu tasarının 1136. maddesinde düzenlenmektedir. Buna göre "tahsis ücreti, geminin ticarî yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere aylık olarak ve peşinen ödenmekte" ve "geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az yirmidört saati geçmiş olması şartıyla, ticarî bakımdan yararlanılabilir bir durumda olmadığı süre için ücret" ödenmemektedir.

Bize göre zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiğinden, burada ücret olarak ifade edilen husus kanaatimize göre navlu ücretidir ve bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir.

### **b.2.2. Ücretin teminat altına alınması**

Tasarıda bize göre navlun ücreti mahiyetinde olan tahsis ücreti 1136. maddenin son bendinde aşağıdaki şekilde teminat altına alınmaktadır:

- Tahsis eden zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için, (bize göre buradaki kapsamın içine tahsis ücretinin yanında, aslında tahsis olunana düşmekle beraber, tahsis eden tarafından yapılan masraflar - örneğin Panama Kanalı geçiş ücreti- ve 1137. madde gereği geminin ticari yönetim dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararlar da dahil olmaktadır.)

- tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde, (zaman çarteri sözleşmesi tahsis olunana alt taşıma sözleşmesi yapma imkanı tanıdığından -bu hakkın olmadığı sarıh bir şekilde sözleşmede yer almadığı takdirde- bu sözleşmeler gereği gemiye konan yük üzerinde tahsis edene hapis ve alacak rehni imkanı tanınmamıştır. Deniz Ticaret Odası komisyonunca bu amaçla yapılan tadilat talebi, kanun komisyonu tarafından tahsis edene üçüncü şahıslara ait yükler üzerinde söz konusu hakların bahşedilemeyeceği görüşü ile reddedilmiştir. Halbuki, uygulamada kullanılan bir çok zaman çarterpartisinde belirtilen imkan bulunmaktadır. Bununla beraber tasarının incelenen hükmünün emredici vasfı olmadığından, belirtilen çarterpartilerin kullanılması halinde tahsis eden gemideki üçüncü şahıs-



lara ait yük üzerinde hapis hakkına ve sözleşmedeki kapsam dahilinde rehin -lien- hakkına kavuşmaktadır.

- Türk Medenî Kanunu'nun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına, (bilindiği üzere tasarıda TTK'daki yük alacaklısı hakkı sistemi terkedilmiş ve taşıyanın hakları genel hükümlere ve burada bulunan Medeni Kanun'daki hapis hakkına atıfta bulunarak çözüme kavuşturulmuştur. Bu husus ayrı bir inceleme konusu teşkil ettiğinden, konu diğer bir çalışmamızda incelenecektir)

- Tahsis olunana ödenecek navlun üzerinde aynı Kanununun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehnine ve bu navlunu güvence altına almak üzere 1201 inci maddeye göre tanınan hapis hakkına sahiptir, şu kadar ki, navlun borçlusunu, alacak rehni kendisine bildirilmediği takdirde tahsis olunana yapacağı ödemeye borcundan kurtulur (dikkat edildiği takdirde hemen görüleceği üzere, tasarıda, yukarıda belirtilen üçüncü şahıslara ait gemide bulunan yükler üzerinde tahsis edene herhangi bir hak vermeme şeklindeki düzenleme, alt taşıma sözleşmesi gereği üçüncü şahısların tahsis olunana ödeyeceği ücret-navlun bakımından farklı olarak ortaya konulmaktadır, buna göre tahsis eden alacaklıları karşılığında söz konusu ücret ve navlun üzerinde, bunun borçlusuna bildirdiği takdirde, alacak rehni imkanına sahip olmaktadır).