

ROTTERDAM KURALLARI'NIN "HACİM SÖZLEŞMELERİ"NE İLİŞKİN HÜKMÜYLE (M. 80) GELEN SÖZLEŞME ÖZGÜRLÜĞÜ: YENİ BİR DÖNEM MİDİR YOKSA LAHEY KURALLARI ÖNCESİNE DÖNÜŞ MÜDÜR?

Yard. Doç. Dr. Ecehan Yeşilova Aras*

Giriş

1. Terminoloji Tercihi
2. Çözümü Bekleyen Sorun
3. Deniz Taşımacılığında Emredici Hükümlerin Tarihsel Geçmişi
4. Genel Olarak Hacim Sözleşmeleri (CoA)
 - 4.1. Hacim Sözleşmesinin Taşıyan ve Taşıtan İçin Anlamı
 - 4.2. Hacim Sözleşmesinin Karakteristik Özellikleri
 - 4.3. Sözleşmenin Hazırlanması
 - 4.3.1. Yükleme Programı ve Geminin İsmen Tayin Edilmesi
 - 4.3.2. Yük ve Miktarının Tespiti
5. Rotterdam Kuralları'nda Hacim Sözleşmeleri
 - 5.1. Rotterdam Kuralları'ndaki Emredicilik Düzeni
 - 5.2. Hacim Sözleşmesi İstisnası
6. Karşılaştırmalı Değerlendirme ve Sonuç

Giriş

Deniz yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörünün ihtiyaçlarına ve problemlerine yeni ve taze bir bakış getirilmesi konusundaki yoğun ilgi, "Rotterdam Kuralları" olarak bilinen "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"nin¹ hazırlanmasına ve gündeme girmesine yol açmıştır².

Deniz ticaretinin değişen dinamikleri, kaçınılmaz olarak "hacim sözleşmeleri" (*volume contract*) kavramını bu yeni Konvansiyon'un içeriğine dahil etmiştir³. Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesi, birbiriyle denk sayılabilecek pazarlık gücüne sahip sözleşme taraflarına bazı durumlarda belli sözleşmesel

* Yaşar Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticaret Hukuku Anabilimdalı Öğretim Üyesi.

1 The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

2 United Nations General Assembly Resolution 63/122, para.3; Ayrıntılı bilgi için bkz. A. Diamond, The Next Sea Carriage Convention [2008] **LMCLQ**, s. 135-137; K. Lannan, The United Nations Convention on Contracts For the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – A General Overview [2009]-1/2 **Uni.L.Rev.**, s. 290-304; F. Berlingieri, Revisiting the Rotterdam Rules [2010] **LMCLQ**, s. 583.

3 K.M. Proshanto/B.B. Abhinayan, A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective [2009] 40 **J.Mar.L.&Com.**, s. 605.

özgürlükler tanımıştır⁴. Buna karşın, aynı hükmün, Rotterdam Kuralları'nın en zayıf noktalarından biri ve en yetersiz görülebilecek düzeyde tatmin sağlayan hükümlerinden olduğu da ifade edilmektedir⁵. Öyle ki, ilgili maddenin, deniz yoluyla eşya taşımacılığında birlik getirmeyi hedefleyen bu Konvansiyon'un anılan amacıyla çeliştiği dahi söylenmektedir⁶.

Uygulamadaki hacim sözleşmelerini yakından tanımak ve tarafların neden bu sözleşmeyi seçtiklerini anlamak, Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesini yorumlamayı da kolaylaştıracaktır. Çalışmanın asıl amacı, Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesi ile hacim sözleşmeleri sayesinde taraflara tanınan koşullu sözleşme özgürlüğünün, taşıtanı ve gönderilene Lahey Kuralları öncesindeki dönemde var olan korunmasız konuma mı tekrar sokacağı yoksa yaratılan bu sözleşme özgürlüğünün yeni bir dönem mi sayılacağı sorusuna cevap bulmaya çalışmaktır.

1. Terminoloji Tercih

Çalışmamızda, "*volume contract*" (*Mengenvertrag*) ifadesinin karşılığı olarak "hacim sözleşmesi" kavramı tercih edilmiştir. Buna karşın, yabancı dildeki bu kavramın Türkçe tercümesinin "miktar sözleşmesi" mi yoksa "hacim sözleşmesi" mi şeklinde yapılması gerektiği sorusuna, miktar sözleşmesini tercih edenler⁷, "miktar" ifadesinin yükün hacmi, sayısı ve ağırlığının üzerinde bir üst kavram olması gerekçesine dayanmaktadırlar⁸. Hacim sözleşmesi olarak yaptığımız tercihin sebebi ise buradaki "*volume contract*" kavramı içinde geçen "hacim" (*volume*) ibaresinin, yükün hacmini anlatmaktan ziyade; taşıtanın taşıyana yükleme şeklinde getirdiği işin hacmini (*volume of shipments*) ifade ettiğini düşünmemizdir.

"Hacim sözleşmesi" ifadesinin altında aslında "*Contract of Affreightment*" (CoA) kavramı yatmaktadır. Ne var ki, anlatılmaya çalışılan sözleşmenin karakteristiği bu şekilde tam olarak vurgulanamadığından, uygulamada CoA yerine "*Tonnage Contract*" (Tonaaj Sözleşmesi), "*Volume Contract*" (Hacim Sözleşmesi), "*Quantity Contract*" (Miktar Sözleşmesi), "*Cargo Contract*" (Yük Sözleşmesi) kavramları da zaman zaman kullanılmıştır. Söz konusu sözleşmenin, gemiden ziyade yüke bağlı bir sözleşme olması sebebiyle, CoA'ya alternatif olarak uygulamada önerilen bu kavramlar, sözleşmenin mahiyetini açıklamaya daha yakın bulunmuştur⁹. Zira, sözleşmesinin temel amacı, belirli veya

⁴ Lannan, s. 320.

⁵ A. Diamond, The Rotterdam Rules, [2009] **LMCLQ**, s. 486; A. Tettenborn, "Freedom of Contract and the Rotterdam Rules: Framework For Negotiation or One-size-fits-all?" in: Thomas D.R (Ed.), **The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules**, London 2010, s. 80.

⁶ S.O Johansson/A. Boland /K. Pysden/J. Ramberg/W. Tetley/D.G Schmitt, **A Response to the Attempt To Clarify Certain Concerns Over The Rotterdam Rules**, Published 5 August 2009, s.2,3,6. (www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/5RRules.pdf; 4.2.2012 tarihi itibari ile).

⁷ M.F. Ülgener, COA Tipi Navlun Mukaveleleri, **İstanbul Barosu Dergisi**, Sayı 7-8-9, 1990 s. 576; S. Amasya, Rotterdam Kurallarında (2008) Miktar Sözleşmesi, **Legal Hukuk Dergisi**, Yıl:8, Sayı 94, s. 3518; Süzel C./Damar D., Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları), **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Cilt XXVI Sayı 2, s.152, 191.

⁸ Amasya, s. 3518.

⁹ H. Williams, **Chartering Documents**, 4th Edition 1999, s. 101; L. Gorton /P. Hillenius /R. Ihre /A. Sandevärn, **Shipbroking and Chartering Practice**, 6 th

belirlenebilir miktardaki belli bir cins yükün, taşıyan tarafından tespit edilen zaman süreci içerisinde taşınmasıdır ki, bu taşımanın tek ve aynı gemi ile ifa edilmesi de şart değildir¹⁰. Navlun da zamana göre değil; taşınan yükün miktarına göre tespit edilmektedir. CoA'nın söz konusu karakteristik özellikleri, esasen öğretilerde alternatif olarak sunulan bu tanımlamalardan daha iyi anlaşıl-maktadır¹¹. Rotterdam Kuralları da bu nedenle CoA yerine "Volume Contracts" ifadesini benimsemiştir.

Intertanko¹², CoA için hazırladığı standart formda sadece CoA ifadesini kullanarak kısaca Intercoa¹³ olarak bilinen formu oluşturmuşken; BIMCO¹⁴ küçük bir değişiklik ile "Volume Contract of Affreightment" kavramını tercih etmiş ve Volcoa¹⁵ kısaltması ile bu konudaki standart sözleşmesini hazırlamış-tır.

Rotterdam Kuralları'nın hazırlık aşamasında Amerikan delegasyonunun kendi iç hukuklarında¹⁶ "service contract" (servis/hizmet sözleşmesi) olarak tanımlanan sözleşme tipinin de hacim sözleşmesinin tanımını veren madde 1(2) ve bu tip sözleşmeye tanınan sözleşme özgürlüğünün sınırlarını çizen madde 80 hükümlerinin kapsamına girmesi konusunda, çalışma grubununun 12 ila 15. oturumları arasında sürdürdükleri ısrarcı politika, başarıya ulaşmış ve nihayetinde, Rotterdam Kuralları'nın kabul ettiği hacim sözleşmesi kavramı, servis/hizmet sözleşmesini de içine alacak genişlikte düzenlenmiştir¹⁷.

Esasen Rotterdam Kuralları'nın tercih edip düzenlediği "volume contract" kavramı, 1984 US Shipping Act article 3(19)'da tanımı verilen¹⁸ "service contract" kavramından farklıdır. Rotterdam Kuralları sadece taşıtanın taahhüdü üzerine sözleşmeyi tanımlarken; US Shipping Act, bu taahhüde ek olarak taşıyanın taahhüdüne de değinmiştir. Taşıtan, belli bir zaman dilimi içinde, belirli miktardaki yükü taşınması için taşıyana temin etme taahhüdünü altına girerken; taşıyan da belirli bir servis düzeyini taahhüt etmektedir. Oysa ki Rotterdam Kuralları'nda verilen hacim sözleşmesi tanımında, taşıyanın belli bir servis/hizmet düzeyini taahhüt etmesi aranmamıştır¹⁹. Bunun yanı sıra, servis

Edition, 2004, s.296; M.Sturley/T.Fujita/G. van der Ziel, **The Rotterdam Rules**, 2010, § 13.010.

¹⁰ B. Laudien, **Der Mengenvertrag im Deutschen Seefrachtrecht**, Hamburg 1992, s.41, 97; Ülgener, s. 577.

¹¹ Willimas, s. 101.

¹² International Association of Independent Tanker Owners.

¹³ Tanker Contract of Affreightment.

¹⁴ Baltic and International Maritime Council.

¹⁵ Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes.

¹⁶ 1984 tarihli Shipping Act m. 3(19). Servis sözleşmesinin tanımını veren bu maddenin Türkçe tercümesi için bkz. Amasya, s.3536.

¹⁷ Amerikan delegasyonlarının önerileri ve karşı görüşler ile ortaya çıkan tartışmaların ayrıntısı için bkz. A/CN.9/WG.III/WP.21 para.218; A/CN.9/WG.III/WP.34 para.18-29.

¹⁸ "a written contract, other than a bill of lading or a receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or the agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features. The contract may also specify provisions in the event of non-performance on the part of any party."

¹⁹ Proshanto/Abhinayan, s. 583-584.

sözleşmesi sadece düzenli hat taşımacılığı için öngörülmüş iken; Rotterdam Kuralları'ndaki hacim sözleşmesinde, böyle bir sınırlama da bulunmamaktadır²⁰.

Dünyadaki okyanus aşırı konteyner taşımacılığının % 90'ının servis sözleşmesi (*Ocean Liner Service Agreement*) altında yürütüldüğünü dile getiren Amerikan delegasyonu, bu yüklemelerin, özellikle taraflarca bu kuralların bir kısmının veya tamamının aksi öngörülmedikçe, Rotterdam Kuralları'na tabi olması fikrini savunmuştur²¹. Bu tip sözleşmelerin sadece büyük ölçekli taşıtan ve taşıyan firmaları arasında değil; aynı zamanda çok küçük hacimde taşımacılık yapan veya yaptıran kişiler arasında da akdedilebildiği gerçeği²² karşısında; taşıtanın servis sözleşmesinde pazarlık gücünü tümüyle ortaya koyan taşıyan karşısında nasıl korunacağı, bir sorun olarak hazırlık çalışmalarında, yoğun tartışmalara neden olmuştur. Çalışma konumuz, bu noktada önemli hale gelmektedir.

2. Çözüm Bekleyen Sorun

Sözleşmenin tarafları, birbiriyle denk kuvvette pazarlık gücüne sahip-lerse hala emredici hükümler üzerine kurulu bir hukuki rejime tabi tutulmak zorunda mıdır? Hacim sözleşmelerinde, ilk bakışta taşıtanın asgari emredici kurallar ile oluşturulan bir sorumluluk rejimi ile korunmasına daha az ihtiyaç var gibi gözükmektedir²³. Ancak, Rotterdam Kuralları'nın düzenlediği hacim sözleşmelerinin uygulamadaki ağırlığının okyanus aşırı servis sözleşmeleri (OLSA) olacağı düşünüldüğünde, ortaya tekrar düşünülmesi gereken bir sorun çıkmaktadır. Şöyle ki, servis sözleşmeleri sadece büyük ölçekli taşıtan ve taşıyan arasında değil; aynı zamanda örneğin sadece 2 konteyner taşıtacak kadar küçük çaptaki taşıtan ile taşıyan arasında da akdedilebilmektedir. Bu son halde, düzenli hat taşımacılığında, ekonomik olarak son derece güçlü ve büyük bir taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen hacim sözleşmesinin hükümleri, Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesinin koşulları çerçevesinde, Konvansiyon'un emredici sorumluluk rejimini değiştiriyorsa, bu küçük çaptaki taşıtanın söz konusu hacim sözleşmesini akdederken kendisini yeterince koruyabildiği söylenebilecek midir?

3. Deniz Taşımacılığında Emredici Hükümlerin Tarihsel Geçmişi

19. yüzyılın sonlarından 1924 yılına kadar deniz taşımacılığında, sözleşme özgürlüğü, donatanlar tarafından çok geniş ve agresif biçimde; yükün zarara uğramasından doğan sorumluluklarını daraltmak ve hatta kaldırmak üzere hakkaniyete aykırı surette kullanılmıştır. Bu duruma ilk reaksiyon Ame-

²⁰ *Ibid*, s. 590.

²¹ A/CN.9/WG.III/WP.34, para.23.; dünyadaki konteyner taşımacılığının sadece %10'luk bir diliminin Rotterdam Kuralları'nın emredici sorumluluk düzenine tabi olacağı yönünde yorum için bkz. A/CN.9/WG.III/WP.46 para.5-12.

²² R. Asaritis, UNCITRAL (Draft) Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: Mandatory Rules and Freedom of Contract, in A.Antapassis/L.Athanassiou/E.Rosaeg (Editors), **Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries**, 2009, s.362.

²³ J. Ramberg, The Vanishing Bill of Lading & the Hamburg Rules Carrier, 27 **American Journal of Comparative Law**, s. 405.

rikan hukukundan 1893 Harter Act vasıtasıyla gelmiş ve yükülgülileri bu uygulamadan korumak artık bir hükümet politikası halini almıştır²⁴.

Uluslararası birliği tesis etme arzusu, 1924 yılında Lahey Kuralları²⁵ olarak bilinen Konvansiyon'un imzalanmasına yol açmıştır. Bu Konvansiyon'un uzun yıllar kullanılmasının ardından, Kurallar'ın taşımacılık sektöründeki modernleşmeye uyum sağlaması ihtiyacı içinde olduğu fark edilmiş ve bu nedenle önce 1968 Visby eki (ki bundan sonra Lahey/Visby Kuralları olarak anılmaya başlanmıştır) ve ardından da 1978 yılında "Hamburg Kuralları" olarak anılan Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Andlaşması hazırlanmıştır²⁶.

Rotterdam Kuralları, bu önceki Konvansiyon'lardan farklı olarak belli ölçüde de olsa sözleşme özgürlüğü ile ilgili hükümler içermektedir. Oysa, gerek Lahey ve gerekse Lahey/Visby Kuralları'nda emredici sistemden benzeri bir çıkış izni bulunmamaktadır²⁷. Aslında, Rotterdam Kuralları'ndan önce, Hamburg Kuralları'nın 2(4). maddesi hükmünde, ismen açıkça "hacim sözleşmeleri" şeklinde zikredilmese de, yükün belirlenen bir zaman diliminde seri halde yapılacak yüklemelerle geleceğe yayılmış biçimde taşınması için sözleşme yapılması halinde, her bir seferin Hamburg Kuralları'na tabi olacağı ancak bu seferler için charter parti düzenlendiği durumlarda, charter partinin tarafları arasında Hamburg Kuralları'nın uygulanmayacağı; fakat charter partiye uygun olarak konişmento düzenlenmesi halinde, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide Hamburg Kuralları'nın geçerli olacağı düzenlenmiştir²⁸. Ne var ki, anılan hükmün, sözleşme özgürlüğü ile bir ilgisi olmadığından; Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesi ile kıyaslanması mümkün gözükmemektedir.

Rotterdam kurallarında ise, hacim sözleşmeleri sayesinde, emredici bir sorumluluk rejiminden, hayli daraltılmış bir emredici düzene geçiş, bu konuda büyük bir değişikliği temsil etmektedir. Oysa, deniz yoluyla uluslararası yük taşımacılığı konusunda, şu an yürürlükte bulunan bütün sorumluluk rejimleri (Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları) taşıyanın sorumluluğu konusunda, sözleşme ile taşıtanın veya gönderilenin zararına değiştirilemeyecek biçimde

²⁴ J. Ramberg, Freedom of Contract in Maritime Law, [1993] **LMCLQ**, s. 179; Harter Act ile başlayan koruma süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. R.Kender/E.Çetingil/E.Yazıcıoğlu, **Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1**, İstanbul, 2012, s. 181-184.

²⁵ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

²⁶ S. Cole, **The Hague Rules 1921 Explained**, London, s. 1921, 7-8,15; G.F. Chandler III., A Comparison of COGSA, the Hague/Visby Rules and the Hamburg Rules, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol.15 No.2, April 1984, s.235; M.F. Sturley, The History of COGSA and the Hague Rules, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol.22 No.1, January 1991, s. 5-36; M.F. Sturley, The History of the Hague Rules and the United States Carriage of Goods By Sea Act, **II Dritto Marittimo**, 1991, s. 4-7; C.Hill, **Maritime Law**, 2003, s. 269; ayrıntılı bilgi için bkz. E. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul 2000, s. 1-7.

²⁷ H. Honka, "Validity of Contractual Terms", Chapter 16 in: A.Ziegler J.Schelin S.Zunarelli (Editors), **The Rotterdam Rules 2008**, 2010, s. 346; Asaritotis, s.351.

²⁸ Yazıcıoğlu, s.26.

emredici kurallar getirmektedir. Buna karşın, sözleşme ile taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesine cevaz verilmiştir²⁹.

Emredici biçimde uygulanan sorumluluk rejimleri, zayıf olan tarafın yani ekonomik olarak küçük çaptaki taşıtanı ve üçüncü kişi konumundaki gönderileni, taşıyanın standart sözleşmelerindeki hakkaniyete aykırı hükümlerine karşı korumayı hedefler³⁰. Öyle ki, müzakere gücü bulunmayan taşıtan, taşıyanın tek taraflı hazırlayıp sunduğu standart sözleşmeye katılmak zorunda kalmaktadır. Emredici ve asgari nitelikte sorumluluk getiren önceki Konvansiyon rejimlerinin, birbirleri ile müzakere edebilecek denk pazarlık gücüne sahip taraflar arasındaki hukuki ilişkilere uygulanmadığı görülecektir. Başka bir deyişle, sözleşme özgürlüğünün kabul edilmeyip asgari düzeyde emrediciliği getiren sorumluluk rejimleri, güçsüz taşıtanı korumak içindir³¹. Çarter sözleşmelerinin, düzenli hat taşınması/umumi taşıma (*common carriage*) ile karşılaştırıldığında “özel taşıma” (*private carriage*) olarak nitelendirilmesi karşısında, uluslararası sözleşmeler, çarter sözleşmesinin tarafları arasında eşit pazarlık gücünün bulunması ve tarafların kendilerini korumalarının mümkün olması sebebiyle çarter sözleşmelerini, emredici hükümlerin koruma şemsiyesi altına almamışlardır³². Bu nedenle de çarter sözleşmesinin taraflarının, kendi aralarında hüküm ifade etmek üzere, bu sözleşmeyi hukukun genel emredici hükümlerine ve kamu düzenine aykırı olmamak kaydıyla sözleşme özgürlüğü çerçevesinde dilediklerince kuralmaları mümkündür³³. Ancak unutmamak gerekir ki, emrediciliğin altında yatan temel, sadece bir koruyuculuk değil; bir de konişmentonun tedavül kabiliyetini (*negotiability value*) arttırmaktır³⁴. Bu sayede gönderilen de taşıyan ile arasındaki hukuki ilişkide, emredici sorumluluk rejiminin koruma şemsiyesi altına girecektir.

4. Genel Olarak Hacim Sözleşmesi (CoA)

4.1. Hacim Sözleşmesinin Taşıyan ve Taşıtan İçin Anlamı

Satım sözleşmesi, aynı zamanda satılan malın taşınması için yapılacak taşıma sözleşmesinde belirleyici rol oynamaktadır. Şöyle ki, satıcı ve alıcı arasındaki satım sözleşmesi, CIF olarak yapılmışsa satıcı, taşıma sözleşmesinin akdedilmesini de temin edecektir³⁵. Satıcı, bunun için yolculuk çarteri sözleşmesi akdederse taşıyan ile satıcı arasındaki hukuki ilişkide, çarter parti hükümleri esas alınacaktır. Ne zaman ki, bu taşımanın ifası kapsamında bir de konişmento tanzim edilir ve bu konişmento üçüncü kişi konumundaki gönderilenin (alıcının) eline geçerse, uluslararası sözleşmeler işte o andan itibaren taşıyanın gönderilene karşı çarter partideki hükümlerle değil; emredici nitelik-

²⁹ Lahey/Visby Kuralları m. III(8), m. V; Hamburg Kuralları m.23(1) ve (2).

³⁰ Asaritis, s.353; Y. Tassel, Freedom of Contract and Public Order Relative to the Legal Effect of the Hague-Visby Rules: Prospects of English Law and of French Law, in Antapassis A./Athanasios L./Rosaeg E. (Editors), **Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries**, 2009, s. 376; Yazıcıoğlu, s.26.

³¹ A/CN.9/WG.III/WP.46 para.1.

³² W. Tetley, Maritime Transportation, Vol. XII Law of Transport, **International Encyclopedia of Comparative Law**, 2001, s. 15; Yazıcıoğlu, s.26.

³³ Tetley, s. 16; Sturley/ Fujita/ van der Ziel, § 13.006.

³⁴ Ramberg, 183; Honka H., Scope of Application and Freedom of Contract, **CMI-Colloquium on the Rotterdam Rules**, Rotterdam, September 21 (2009), s. 7; Proshanto/Abhinayan, s. 581-582.

³⁵ Şayet satım sözleşmesi, FOB veya Exworks olarak akdedilmişse taşıma sözleşmesinin türünü belirlemek de taşıtan sıfatı ile alıcı konumundaki kişiye düşecektir (Laudien, s.59, 60).

teki sorumluluk rejimi ile bağlı olmasını istemiştir. Satıcı, taşıyan ile kırkambar sözleşmesi akdederse taşıyanın hem satıcı ile hem de alıcı ile arasındaki hukuki ilişki, konişmento hükümlerine tabi olacaktır.

Şayet, bir süreç içerisinde yayılacak biçimde, büyük miktardaki yükün taşınması söz konusu ise taşıtan için zaman çarteri akdetmek akla gelen ilk sözleşme tipi olacaktır. Zaman çarterindeki tahsis ücretinin, bu zaman dilimi içinde gerçekleştirilecek yüklemeler için hesaplanacak navlun fiyatına göre nispeten düşük kalması, zaman çarterinin bir avanatajı olarak görülebilirse de, çartererin (tahsis olunan) elinde bulundurduğu geminin ticari yönetimi neticesinde taşıdığı tüm operasyonel riskler ve giderler bu kez dezavantaj olarak kabul edilmektedir. Bu risklerden kurtulmanın yolu ise, zaman çarteri yerine hacim sözleşmesi (CoA) akdetmek olarak görülmüştür³⁶. Hatta, yükün miktarı çok büyük olmasa da sürece yayılmış biçimde, düzenli seferleri gerektiren bir taşıma işi için de düzenli hat taşımacılığı (*liner operator*) yapan taşıma şirketi ile hacim sözleşmesinin akdedildiği görülmektedir³⁷.

Birden fazla yükleme için tek bir sözleşme yapmanın hem taşıyan hem de taşıtan için avantajlı noktaları vardır. Öncelikle, her bir yükleme öncesi tarafların müzakerede bulunmasına gerek kalmamaktadır. Bir yüklemeye karşılaşılan sıkıntılar, tarafların karşılıklı anlayış ve işbirliği içerisinde, sözleşmenin birkaç noktasına sonradan yapılacak ek ile müteakip yüklemelerde ortadan kaldırılabilmektedir³⁸.

Taşıtan açısından uygulamada yaşanan temel problemlerden birisi, teslim edilmesi gereken malın bir kısmında yaşanan, üretimden kaynaklı gecikmeler ve bu nedenle lojistik aşamasında yapılmak zorunda kalınan ek harcamalardır. Halbuki, hacim sözleşmesi çerçevesinde, taşıtan belli bir tonajın taşınması bakımından sözleşme yaptığı ve bunun hepsini de aynı anda taşıyana teslim etmesi gerekmediğinden; taşıtanın yükün bir kısmı bakımından üretici fabrika ile arasında sorunlar çıksa da, kendisini taşıyana karşı ek masrafa sokmamaktadır. Başka bir deyişle, hacim sözleşmesi zaman faktörü açısından taşıtana ihtiyacı olan esnekliği sağlamaktadır³⁹. Taşıtan açısından bu sözleşmenin elverişli olmasının bir diğer sebebi de, navlun piyasasındaki dalgalanmalardan etkilenilmemesidir⁴⁰. Gerçi aynı etki, zaman çarterinde de görülmesine rağmen; orada, taşıtanın üstleneceği ticari yönetim ve buna bağlı operasyonel riskler, hacim sözleşmesi kapsamında taşıtan için geçerli olmamaktadır⁴¹.

Aynı miktardaki yük için bir veya mürekkep (*consecutive*) yolculuk çarteri akdetmek⁴², taşıyan açısından hacim sözleşmesine alternatif olarak düşünülebilir. Ancak, geminin ismen ferdileştirilmemiş olması ve taşıyanın söz

³⁶ Laudien, s.40.

³⁷ L. Gorton/R. Ihre, **A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts**, London 1985

§ 1.3; Laudien, s.115.

³⁸ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s. 296.

³⁹ Laudien, s. 39.

⁴⁰ Gorton/Ihre, § 1.5.

⁴¹ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s. 296; M.F. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi**, İstanbul 2010, s. 57.

⁴² Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 63 vd.

konusu yüke en uygun geminin temin edilmesi şeklinde genel bir yükümlülüğünün bulunması, hacim sözleşmesinin tercihine yol açmaktadır⁴³.

Taşıyan konumundaki donatan veya gemi işletme müteahhidi bakımından hacim sözleşmesinin avantajlı yönü ise uzun süreli sabit gelirin olması ve bunun yeni gemi finansmanında sermaye olarak kullanabilmesidir⁴⁴. Taşıyan için bu ekonomik güvenlik avantajı, aslında zaman çarteri sözleşmesinde de bulunmaktadır.

4.2. Hacim Sözleşmesinin Karakteristik Özellikleri

Bir taşıma sözleşmesinin hacim sözleşmesi olarak formüle edilebilmesinin sadece bir yolu bulunmamaktadır. Genellikle gemi ismi belirtilmeden, yükün miktarı ve seferlerin süreci hakkında bilgi vererek sözleşmenin hazırlanmasına başlanır⁴⁵. Yükün miktarı veya seferlerin süreci, çoğu zaman alt üst sınırlar verilerek tasvir edilse de uygulamada yükün üretimine ilişkin bir veri üzerine de yükün miktarının anlatılmaya çalışıldığı görülmektedir⁴⁶. Örneğin, taşıyan,

- 10.000-15.000 ton buğdayı 2012 yılı boyunca A ve B limanı arasında,
- A yükleme limanından B boşaltma limanına 2012-2014 yılları arasında taşıyan tarafından yüklenen tüm yükü,
- 2012 ve 2013 yılları içerisinde taşıyan tarafından ithal edilecek tüm petrol ve türevlerini taşıyacağını veya
- Taşıyan, 2012-2015 yılları arasında taşıyan tarafından ihraç edilecek tüm taşıtları taşımayı taahhüt ederken, taşıyan da bunun karşılığında her yıl en az 5 yüklemenin olacağını ve her bir yüklemenin içeriğinde en az 250-350 taşıtın bulunacağını taahhüt etmesinde olduğu gibi.

Bu anlaşmaların hepsi, hacim sözleşmesine örnek olarak değerlendirilebilir. Çünkü, bir taşıma sözleşmesinin hacim sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için belirli bir tip ve miktardaki yükün, iki veya daha fazla seferde fakat uzunca bir süreç içerisinde, belirli limanlar arasında taşınması, ilk bakışta aranan özelliklerdir. Hacim sözleşmesinin zaman çarterinden ayrılan karakteristik özelliği, taşıyan tarafından yükün taşınması taahhüdünün verilmiş olmasıdır⁴⁷.

Hacim sözleşmesinde gemi değil; yük merkezli konumdadır. Sözleşmede gemi ismen belirlenmiş olsa dahi, bu gemi ile taşıma yapmanın o gün için mümkün olmaması halinde, taşıyanın sözleşme ile üstlendiği taşıma yükümlülüğü devam edecek ve bu nedenle de bir başka gemiyi taşıma için hazır tutması gerekecektir. Birden fazla sefer için akdedilmiş her sözleşme, hacim sözleşmesi olarak nitelendirilmemelidir⁴⁸. Zira, yolculuk çarteri de birden fazla sefer için kararlaştırılabilir. Mükrekkep yolculuk çarteri ve hacim sözleşmesi, yolculuk çarteri kavramı altında iki ayrı alt kol olarak değerlendirilse de hacim

⁴³ T. Falkanger, Quantity Contracts:Transportation by Sea Without Reference to a Named Vessel, 21 **Scandinavian Study Law**, 1977, s.68; Ülgener, s.578.

⁴⁴ Williams, s.101; Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s. 297.

⁴⁵ Ülgener, s.581.

⁴⁶ Williams, s. 102; Laudien, s.69-71.

⁴⁷ Gorton/Ihre, § 1.3.2; ayrıca bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s.72. Yazar, hacim sözleşmesini, taşıyanın geminin yük taşıma kapasitesini, belirli bir sürede, belirli miktardaki yükün taşınması için taşıyana *tahsis etme* taahhüdü olarak tarif etmiştir.

⁴⁸ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s. 298.

sözleşmesi, uygulamada sadece yolculuk çarteri olarak değil; yükün miktarı çok kapsamlı değilse düzenli hat taşımacılığı altında da yani kırkambar sözleşmesi formatında da akdedilebilmektedir⁴⁹.

Bir diğer karakteristik özellik olarak sayılan, yüklemelerin uzun bir sürece yayılması unsuru hacim sözleşmesi bakımından olmazsa olmaz hususlardan biri değildir. Hacim sözleşmesinin süresi, sair bir taşıma sözleşmesinden daha kısa bile olabilir⁵⁰.

Genellikle homojen yükler, hammadde ve yarı işlenmiş ürünler ile yığın halinde taşınan emtealar için hacim sözleşmesi akdedilmektedir. Maden, çelik, kömür, tahıl, gübre, şeker, tuz, patates, portakal gibi büyük kütleler halinde var olan bir yükün uzunca bir zaman dilimi içerisinde, parça parça taşınması gerekiyorsa yani bu büyük kütle bölünerek taşınacaksa, hacim sözleşmesi akdetmek en ideal çözüm olarak düşünülmektedir. Hatta, karayolu taşıtları için dahi uygulamada hacim sözleşmesi akdedilir olmuştur⁵¹. Bu tek sözleşme, söz konusu iş hacminin tümü için yapılır ve bu bütün miktarın taşınması işinin bitirileceği zaman dilimi belirlenerek kısmen yapılacak taşımaların sefer tarihleri tespit edilir. Her bir kısımda, taşınacak miktara göre uygun gemiyi belirleme, taşıyanın yetkisindedir. Taşınacak toplam miktara göre de navlun belirlenir⁵². Bu sözleşmenin arzu edildiği gibi ifasının, özellikle tarafların yükümlülükleri bakımından, her iki tarafın yakın bir işbirliği içerisinde, karşılıklı olarak iyiniyet ve güven esasına göre birlikte çalışmaları ile mümkün olabileceği içti-hat haline gelmiştir⁵³.

4.3. Sözleşmenin Hazırlanması

Hacim sözleşmesi, uzun soluklu bir sözleşme olması nedeniyle, tarafların özel ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. Başka bir deyişle her bir hacim sözleşmesi birbirinden farklı koşullar içerebilmektedir; bu nedenle genel geçer nitelikte bir standart sözleşme formu oluşturmak zordur⁵⁴. Uygulamada kullanılan Volcoa ve Intertancoa, adeta kontrol listesi olarak işlev görmek ve somut olaydaki taşımaya ait yahut yükün cins ile miktarının gerektirdiği özel şartlar, ilave olarak bu model kurallara eklenmektedir⁵⁵.

Özellikle sözleşme süresi içinde navlun piyasasında yaşanacak dalgalanmalar, taşınan yükün minimum ve maksimum değerleri bakımından tarafların birbirine zıt olan çıkarlarını etkileyecektir. Bu nedenle sözleşmede, belirli ölçüde, her bir seferde taşınacak yükün miktarının belirlenmesi bakımından esneklik yer almaktadır. Ancak bu tür esneklikler her zaman uyumsuzlukların da kaynağı olmaktadır. Bu noktada boşluk içermeyen, iyi yapılandırılmış bir

⁴⁹ Tetley, s. 34; T. Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law**, Volume 1, 4th Edition, s. 604; J. Trappe, **Entwicklungen im Charterrecht**, Hamburg 1985, s.18 Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s.120; Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 39.

⁵⁰ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s. 298; krş. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s.39.

⁵¹ Folkanger, s.71; Laudien, s.39.

⁵² Trappe, s.22.

⁵³ Folkanger, s.91-92; Laudien, s.75; Bu yöndeki Londra ve Hamburg'da gerçekleşen tahkim kararlarının kısa özetleri için bkz. Trappe, s. 23.

⁵⁴ Folkanger, s.73.

⁵⁵ Williams, s. 102; Laudien, s.48; Intertancoa 80 standart formunun detaylı incelemesi için bkz. Ülgener, s. 581-586.

sözleşme ve tarafların karşılıklı iyiniyeti, uyumsuzluğun çıkmasını engelleyecektir⁵⁶.

Her iki standart formda da doldurulan temel bilgiler arasında; sözleşmenin süresi, yükün toplam miktarı, her bir yüklemeye düşen miktar (burada taşıyanın minimum ve maksimum miktar tercihleri de belirtilir), yükleme programı ve kullanılacak gemilerin isimleri yer alır. Her iki form da sözleşmenin sair hükümleri bakımından yolculuk charter partisi ile birlikte kullanılır⁵⁷. Aslında yolculuk charterinin standart formlarının, hacim sözleşmelerinin omurgasını oluşturduğu da söylenebilir⁵⁸. Örneğin Intertanko 80, Intertankvoy 76 charter partisi ile birlikte kullanılmaktadır⁵⁹.

4.3.1. Yükleme Programı ve Geminin İsmen Tayin Edilmesi

Hacim sözleşmesi, ismen ferdileştirilmiş bir gemi ile yükün taşınması taahhüdünü içermemektedir. Bu nedenle çoğunlukla sözleşmede geminin ismen tayin edilmediği görülmektedir. Ne var ki, bazen dolaylı yoldan, “*Taşıyan, yalnız paletli yüke uygun bir gemiyi tayin etmelidir*”; “*Taşıyan bu taşımada yalnız tipi gemi kullanılabilir*” veya “*Taşıyan bu taşıma için yalnız Büyük Britanya bayraklı gemi tayin edebilir*” şeklindeki hükümlerle belli bir gemiye yönlendirme de yapılabilmektedir⁶⁰.

Sözleşmede, geminin fiziksel özellikleri açıkça belirlenmemiş olsa da, taşıyanın bu husustaki sözleşme özgürlüğünün ucu açık değildir; zira taşıyan, söz konusu yük için en uygun gemiyi tayin etme yükümlülüğü altındadır. Bu anlamda sadece denize ve yola elverişlilik değil ama olağan bir yolculuk charteri sözleşmesinde olduğu gibi, geminin yüke elverişli olması da gerekmektedir. Zira taşıyanın hacim sözleşmesi ile taahhüt ettiği temel edim, ilgili yükü doğru zamanda, doğru yere hasarsız taşıyıp teslim etmektir. Bu anlamda, yıpranmış bir gemi veya ikinci sınıf bir mürettebatla yola çıkmak kadar; içinde birinci sınıf mürettebatı olan, sağlam ama yüke uygun olmayan bir geminin tercih edilmiş olması da taşıyanın asli edimini, gereği gibi ifa etmesine mani olacaktır⁶¹.

Sözleşmenin en esnek bölümü, yükleme programının belirlenmesidir. Çünkü uzun süreli bir sözleşmede, sözleşmenin en başında her bir yolculuğun ne zaman gerçekleştirileceğini ve bu seferlerde ne miktarda yükün taşıyana teslim edileceğini, öngörmek mümkün olamayabilir. Bu nedenle, taraflar müzakereler esnasında, yükleme takvimini oluştururken, detayları belirlemeye elverişli hükümler içeren genel bir çerçeve üzerinde anlaşırlar. Bu çerçevede, sözleşme süresi içerisinde gerçekleştirilecek yüklemeler, genel ifadelerle şu şekilde tayin edilir: “*Sözleşme süresince yapılacak yüklemeler hakkaniyete uygun biçimde bu süreye yayılacaktır*”; veya daha detaylı biçimde, “*Gerçekleştirilecek toplam 20 yükleme şu şekilde dağılır: 5 gemi yükleme limanında Ocak-Mart arası hazır bulundurulacak, 10 gemi Nisan-Haziran döneminde, son 5 gemi de Temmuz-Aralık döneminde yüklemeye hazır bulundurulacaktır. Tüm yüklemeler ilgili dönemlere hakkaniyete uygun yayılacaktır.*”⁶²

Bu tarz genel ifadelerde sıkça kullanılan “*hakkaniyete uygun olarak sözleşme süresine yayılacaktır*” (*evenly fairly spread over the contract period*) iba-

⁵⁶ Williams, s. 102.

⁵⁷ Laudien, s.44.

⁵⁸ Folkanger, s.73.

⁵⁹ P. Brodie, **Commercial Shipping Handbook**, London 1999, s. 104.

⁶⁰ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s.308.

⁶¹ Folkanger, s.80; Gorton/Ihre, § 3.5.2; 3.5.4.

⁶² Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s.309.

resi, uygulamada şöyle bir soruna yol açmaktadır: Örneğin, sözleşme süresi olan 1 yıl içerisinde minimum 50.000 MT maksimum 70.000 MT taşınacağı; yüklemelerin de sözleşme süresine hakkaniyete uygun biçimde yayılacağı hükmü karşısında, sözleşmenin ilk 6 ayında 55.000 MT, toplam 7 yükleme neticesinde taşınmışsa ve sözleşmenin sona ermesine daha 6 ay bulunmasına rağmen, taşıtan, taşıyana bundan başka yüklemenin yapılmayacağını bildirirse taşıtan, sözleşmeden doğan yükümlülüğünü ihlal etmiş olacak mıdır? Taşıtan, toplam 55.000 MT yükleme ile taahhüt ettiği minimum miktarı sağlamış fakat bu yüklemeler, sözleşme süresine hakkaniyete uygun biçimde yayılmamıştır. Oysa ki, o yılın son 6 ayındaki navlun fiyatı, yılın ilk 6 ayına göre %30 daha yüksek ise taşıyanın bu zararından taşıtan sorumlu olacak mıdır? Bu noktada, asıl sorun, "hakkaniyete uygun biçimde sözleşme süresine yayılacaktır" ibaresinin, minimum olarak taahhüt edilen miktarın karşılanmasından daha üstün bir şart olup olmadığıdır? Anılan mesele ile ilgili olarak, İngiliz hukukunda yerleşik bir içtihat bulunmamaktadır⁶³.

Bütün bunların yanında, taraflar somut olaydaki tüm ihtiyaçları karşılayabilmek ve kendileri için optimum çözümü barındıran bir sözleşme hazırlayabilmek ve nihayetinde uyuşmazlık halinde boşlukla karşılaşmamak için çerçeve sözleşme içinde taraflarca aşağıdaki belli başlı sorulara da yanıt verilmiş olması beklenir⁶⁴:

- Geminin ismen belirlenmesi, hangi tarafın insiyatifinde olacaktır?
- Geminin yükleme limanına geliş tarihi hakkında son söz, hangi tarafta olacaktır?
- İsmen tayin edilmiş olan gemi, yükleme limanına varamayacak duruma gelirse o seferin ifası nasıl gerçekleştirilecektir?
- Herhangi bir sebeple teslim edilemeyen yük, aynı miktarda bir başka yük ile ikame edilebilir mi?
- O sefer için öngörülen miktarın aşılması veya altında kalınması durumunun, bir sonraki sefere etkisi ne olacaktır?
- Her iki taraf için de, özel olarak mücbir sebep kabul edilecek durumlar nelerdir?
- Her bir seferde taraflara düşen edimin ifa edilmemesinin özel bir sonucu var mıdır?

4.3.2. Yük ve Miktarının Tespiti

Yükün miktarı, 1000 metrik ton; 5000 ünite; minimum 1000 maksimum 3000 metrik ton; 5000 ila 7000 ünite şeklinde ifadelerle saptanabilir. Bu noktada "aşağı yukarı" (*more or less*) ifadesi veya "taşıyanın/taşıtanın tercihidir" (*in Owner's/Charterer's option*) gibi ibarelerin taraflara esneklik kazandırmak için kullanıldığı görülmektedir. Bazen de bu şekildeki rakamsal bir belirleme yapmak yerine, "Taşıtanın tüm CIF ihracatı" biçiminde taşıtanın üretim veya iş hacmine dayalı bir saptama da yapılabilmektedir. "Taşıtanın sözleşme boyunca üreteceği tüm patatesler" şeklinde bir hüküm ile taşınacak yükün gerçekten saptanıp saptanmadığı, tereddüt konusu olabilir. Oysa taşıyan için önemli olan, sözleşme süresince taşınacak yükün asgari, azami veya umulan

⁶³ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s.310-312.

⁶⁴ Williams, s. 103.

miktartını karşı taraftan öğrenebilmesine yönelik olarak gerekli verilerin taşıtan tarafından söylenebilmiş olmasıdır⁶⁵.

Taşıtan, sözleşme ile kararlaştırılan yükü teslim edemezse, aynı sözleşme içinde taşıtanın bundan sorumlu olacağına dair hükümler görülmektedir. Bazen sadece her bir yolculuk başına değil; aynı zamanda taşıtanın yıllık olarak da belli bir yükü taşıyana teslim etmiş olması şartı aranmaktadır⁶⁶. Örneğin, Intercoa 80 standart formunda bu konuyla ilgili, aşırı veya eksik yükleme hakkında model olabilecek kurallar düzenlenmiştir. Buna göre öngörülen fazla yükleme yapılması, sözleşmenin geri kalan dönemi için öngörülen miktarı olumlu veya olumsuz etkilemeyecektir. Ancak taraflar, şüphesiz bu durumun aksini yani sözleşmenin geri kalan dönemi için öngörülen yüklemeden, yapılan fazla yükleme oranında indirim yapılacağını kararlaştırabilirler.

5. Rotterdam Kuralları'nda Hacim Sözleşmeleri

Hacim sözleşmesi, taşıyanın sorumluluktan muaf tutulduğu haller listesine (Rotterdam Kuralları m. 17(2) ve 17(3)) sözleşme ile ek yapabilmeye imkan veren yegane sözleşme tipidir⁶⁷.

Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesini anlayabilmek için öncelikle 1(1) maddesindeki "taşıma sözleşmesi" ve 1(2). maddesindeki "hacim sözleşmesi" tanımına bakmak gerekmektedir. Bu tanımlardan anlaşılacağı üzere, hacim sözleşmesi de bir tür taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle, eğer sözleşme kapsamında taşımanın bütünü içerisinde hiç deniz yolu yer almamaktaysa bu taşıma sözleşmesi, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına zaten hiç girmeyecek ve bu nedenle de hacim sözleşmelerine ilişkin özel hüküm olan 80. maddenin uygulanma şansı kalmayacaktır⁶⁸. Ne var ki, yine de Rotterdam Kuralları, taşıma sözleşmesinin (*contract of carriage*) tanımını 1(1). maddede, taşıyanın taşıma taahhüdü ("*undertakes to carry*") üzerinde yapılandırırken; hacim sözleşmesinin tanımını 1(2). maddede, bundan biraz farklı şekillendirmiştir. Her ne kadar, anılan son hükümde hacim sözleşmesinin de bir taşıma sözleşmesi olduğu yönünde cümleye başlansa da; yapılan taşıma sözleşmesinin, taşımayı temin etme amacıyla yapıldığından (*contract of carriage that provides carriage*) bahsedilmiştir. Buradan çıkarılması gereken sonuç, 1(1). maddenin gerçek anlamda bir taşıma sözleşmesinin; 1(2). maddenin ise ileri-deki taşıma hizmetini temin eden sözleşmenin tanımı olmasıdır⁶⁹.

Konvansiyon'un 1(2). maddesinde "hacim sözleşmesi" şu şekilde tanımlanmaktadır⁷⁰:

"...kararlaştırılmış bir zaman dilimi içerisinde seri halde yapılan yüklemeler neticesinde belli bir miktardaki yükün taşınmasını sağlayan taşıma sözleşmesidir. Söz konusu miktarın belirtilmesi asgari, azami veya sayıca somutlaştırılmış ifadeler içerebilir."

⁶⁵ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s.306.

⁶⁶ Gorton/Hillenius/Ihre/Sandevärn, s.306.

⁶⁷ J.Clark/J.Thomsan, "Exclusions of Liability", Chapter 8 in: D.R.Thomas, **The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules**, 160; Tettenborn, 80.

⁶⁸ Honka, Scope of Application, s.13; Amasya, s. 3527.

⁶⁹ D.R. Thomas, The Emergence and Application of the Rotterdam Rules, in: D.R. Thomas (Editor), **The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules**, London 2010, s. 21.

⁷⁰ "... a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range."

Hacim sözleşmelerine ilişkin Konvansiyon'da yapılan bu tanıma, süre, yükleme sayısı ve taşıma miktarı gibi unsurların belirtilmemiş olması nedeniyle eleştiriyile yaklaşmış;⁷¹ "volume contracts" (hacim sözleşmeleri) kavramının, konuya uygun bir seçim olup olmadığı tartışmaya açılmıştır⁷². Ucu açık bırakılan bu tanım neticesinde, 2-3 konteynerlik bir taşıma işi de hacim sözleşmesi kapsamına girebilecek durumdadır. Böylelikle de, hacim sözleşmesi bağlamında sözleşme özgürlüğü altında getirilen özel düzenlemeler, küçük taşıtanlar için daha da büyük bir önem arz etmektedir.

Aşgari bir miktar yahut yükleme sayısının, sürenin, sıklık şartının hacim sözleşmesinin tanımında yer almaması, eksik olan bu unsurların kötüye kullanımını gündeme getirebilecektir⁷³. Söz konusu eksiklikleri eleştirenler, 2 konteynerin farklı günlerde birer birer yüklenmesi kararlaştırılarak da hacim sözleşmesinin yaratılabileceğini; bir yıl içerisinde 2 yükleme yapılmak suretiyle de "seri" yaratılabileceğini ve böylelikle bu sözleşmenin de hacim sözleşmesi olarak tanımlanabileceğini ve dolayısıyla emredici hükümlerin bu sayede kolaylıkla dışlanabileceğini ifade etmişlerdir⁷⁴. Yapılan tanımda bir zaman sınırlaması olmadığı için, seri halde yapılacak yüklemeler fasılalı da gerçekleşebilir. Böylelikle, 2 yükleme arasında birkaç gün olabileceği gibi bir kaç yıl da olabilir⁷⁵.

5.1. Rotterdam Kuralları'ndaki Emredicilik Düzeni

Konvansiyon'un 79. maddesi hükmü, emredici olan rejimi düzenlemektedir. Anılan madde, taşıyan ile yükle ilgililerin sorumluluklarını ve yükümlülüklerini ayrı ayrı incelemektedir.

Madde 79 uyarınca⁷⁶:

Konvansiyonda aksi belirtilmediği sürece, taşıma sözleşmesindeki bir hüküm,

(i) Eğer taşıyanın veya denizde ifa edenin Konvansiyon'da düzenlenmiş bulunan yükümlülüklerini veya sorumluluğunu *sınırlar veya kaldırır*sa ve

(ii) Eğer taşıtanın, gönderilenin, tasarruf edenin, konişmento hamilinin, yükletenin yükümlülüklerini veya sorumluluğunu *sınırlar, genişletir veya kaldırır*sa,

geçersiz olacaktır.

Bu hükümden iki önemli sonuç çıkmaktadır⁷⁷:

⁷¹ Asaritis, 357; G.J. van der Ziel, The UNCITRAL/CMI Draft For a New Convention Relating to the Contract of Carriage By Sea, **Transportrecht**, 7/8 2002, s. 268.

⁷² D.R.Thomas, 'An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties', in: D.R. Thomas (Editor), **New Convention For The Carriage of Goods by Sea - Rotterdam Rules**, 2009, s. 85.

⁷³ F. Lorenzon, "Validity of Contractual Terms", Chapter 16 in: Y. Baatz/ C. Debattista/ F. Lorenzon/ A. Serdy/ H. Staniland/ M. Tsimplis, **The Rotterdam Rules-A Practical Annotation**, 2009, s. 247.

⁷⁴ Honka, Scope of Application, s. 13; Diamond, The Rotterdam Rules, s. 487; F. Berlingieri, Freedom of Contract, under the Rotterdam Rules, **Unif. L.Rev.** [2009], s. 839.

⁷⁵ Honka, Scope of Application, s.13.

⁷⁶ Tam metin tercümesi için bkz.Süzel /Damar, s. 190.

⁷⁷ Asaritis, 356.

(1) Lahey-Visby Kuralları'nın aksine, asgari nitelikte emredici sorumluluk rejimine tabi olan, sadece taşıyan değildir. Taşıtan, gönderilen, tasarruf eden, konişmento hamili ve yükleten de bu asgari emredici sorumluluk rejimine tabi tutulmuştur.

(2) Taşıyanın ve denizde ifa edenin sorumluluğu taşıma sözleşmesi ile genişletilebilir ama taşıtanın, gönderilenin, tasarruf edenin, konişmento hamilin ve yükletenin sorumluluğu genişletilemez

5.2. Hacim Sözleşmesi İstisnası

Konvansiyonun 80(1). maddesi, hacim sözleşmesiyle emredici sorumluluk rejiminden belli koşullarda ayrılınabileceğini yani sınırlı bir sözleşme özgürlüğünün bulunduğunu düzenleyen hükümdür. Buna göre⁷⁸:

“79. maddeden farklı olarak, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilmiş olup da bu Konvansiyon'un uygulama kapsamındaki bir hacim sözleşmesinde, Konvansiyon'da düzenlenen **daha geniş veya daha dar** haklar, yükümlülükler ve sorumluluklar öngörülebilir.”

Hükmün 1. bendiyle bahşedilen bu özgürlük, devam eden bentlerde çerçevelenmiş ve bazı koşulların⁷⁹ yerine getirilmesi şartına tabi tutulmuştur. Rotterdam Kuralları'nın 80(2). maddesinde yer alan koşullarla, Konvansiyon'un kendi hükümlerinden ayrılma konusunda hacim sözleşmesinde yer alan anlaşmanın özgürce ve isteyerek yapılması amaçlanmakta ve böylelikle de taşıtanın taşıyan karşısında korunacağı düşüncesi sergilenmektedir.

Altı bentten oluşan 80. maddeye bir bütün olarak bakıldığında, Konvansiyon rejiminden ayrılabilme imkanının sadece esasa dair (substantial) hükümler için getirildiği görülmektedir⁸⁰. Bu nedenle örneğin zamanaşımı ile ilgili önemli bir hüküm olan 62. madde, usulî bir hüküm olarak görüldüğünden, hacim sözleşmesinin tarafları bu hükümdeki prensipten “ayrılma” hakkına sahip olmayacaklardır.⁸¹

Hükmün 4. bendinde, Konvansiyon'da düzenlenen bazı hak ve yükümlülüklerden ayrılınamayacağı yani bu noktalarda tarafların hacim sözleşmesi dahilinde bile sözleşmesel özgürlüklerinin bulunmadığı ifade edilmiştir: Konvansiyon'un 14. maddesinin (a) ve (b) bentleri (denize ve yola elverişlilik), 29. (taşıtanın taşıyana bilgi ve belge sağlama yükümlülüğü); 32. (taşıtanın tehlikeli yüke ilişkin yükümlülüğü ve bundan doğan sorumluluğu) ve 61. maddesinde tarif edilen pervasızca hareket tarzının doğuracağı sorumluluk, tarafların dokunamadığı kuvvetli emredici (supermandatory) hükümlerdir⁸². Kuvvetli emredici oldukları ifade edilen bu hükümlere bakıldığında hem taşıyanın hem de taşıtanın menfaatlerinin dikkate alındığı görülmektedir⁸³.

⁷⁸ “Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.”

⁷⁹ İrade özgürlüğü çerçevesinde taşıtanın ve gönderilenin korunmasına yönelik bu koşullar, öğretilerde daha önce ayrıntılı bir incelemeye tabi tutulduğundan, bu çalışmanın kapsamına bir kez daha dahil edilmesi lüzumu görülmemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Amasya, s. 3543-3554.

⁸⁰ Lorenzon, s. 250.

⁸¹ Lorenzon, s. 248.

⁸² Lorenzon, s. 250.

⁸³ Honka, Scope of Application, s. 12.

Buna karşın, kuvvetli emredici düzenlemeler arasında, 14(c) maddesi hükmü sayılmamıştır⁸⁴. Buna göre, taşıyanın yolculuğun öncesinde, başlangıcında ve yolculuk süresince gemiyi yüke elverişli halde bulundurma konusunda gerekli özeni gösterme borcu altında olması, kuvvetli emredici bir hüküm olmadığından, hacim sözleşmesinde taşıyanın gemiyi yola elverişli halde bulundurma yükümlülüğü Rotterdam Kuralları'ndan farklı düzenlenebilir. Bu farklı düzenlemenin sınırı, 80(1) hükmünün sonunda şu şekilde ifade edilmiştir: "...Konvansiyon'da kabul edilenden *daha fazla veya daha az* hak, borç ve sorumluluk öngörebilir"⁸⁵. O halde, hacim sözleşmesiyle taşıyanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma konusundaki özen borcunun taraflarca tamamen ortadan kaldırılabileceği sonucuna varmak güçtür. Kaldı ki böyle bir sonuç, hacim sözleşmesinin ruhuna da aykırı sonuçlar doğuracaktır. Çünkü hacim sözleşmesi ile taşıyanın verdiği taahhüt geminin tahsis edilmesi değil; yükün taşınmasıdır. Ancak, kanımızca 80(4) hükmü sayesinde, deniz yolculuğu için Rotterdam Kuralları ile çizilen özen borcunun (m.14) yüke elverişlilik için geçerli olacak kısmının, hacim sözleşmesinde taraflarca tamamen kaldırılmasına değil; 14(c) hükmünden farklı olarak şekillendirilebilmesine izin verilmiştir. Bu anlamda, örneğin taşıyanın yolculuk süresince de bu özeni gösterme yükümlülüğü kaldırabilir ki, böyle bir şekillendirme, 80(1) hükmü anlamında Konvansiyon'da öngörülenden daha az bir borcun düzenlenmesi halidir.

6. Karşılaştırmalı Değerlendirme ve Sonuç

1. Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanına girebilmek için taşıma sözleşmesinin konişmento veya benzeri diğer bir senede (*bill of lading or any similar document of title*) bağlanmış olması gerekmektedir (m.1-b)⁸⁶. Bu nedenle, taşıyan ve taşıtan arasındaki hacim sözleşmesi, salt bir çerçeve sözleşme halindeyken, Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanında olmayacak; dolayısı ile de taraflar, bu Konvansiyon'un emredici hükümleri ile bağlı olmaksızın tam bir sözleşme özgürlüğü içerisinde diledikleri gibi bu sözleşmeyi şekillendirebileceklerdir. Bu çerçeve sözleşme, şayet bir çarter sözleşmesi çatısı altında yapılandırılmışsa da sonuç değişmeyecektir; zira Lahey-Visby Kuralları'nın 5. maddesi, Konvansiyon hükümlerinin çarter partiyeye uygulanma kabiliyetinin olmadığını özel olarak vurgulamıştır. Bu aşamaya kadar Lahey-Visby Kuralları'nın uygulama alanına girmediğini kabul ettiğimiz çerçeve sözleşme niteliğindeki hacim sözleşmesi bünyesinde, gerçekleştirilecek her bir ayrı taşıma için konişmento düzenlenmesi halinde ise, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkide, Lahey-Visby Kuralları'nın esasları geçerli olacaktır. Bu nedenle, çerçeve sözleşmede taşıyanın sorumluluğu çok farklı esaslara tabi olarak düzenlenmiş olsa dahi, (taşıtandan farklı bir kişi olan) gönderilen, Lahey-Visby Kuralları'nın emredici hükümleri ile koruma şemsiyesi altına girecektir.

2. Hacim sözleşmesine Hamburg Kuralları'nın uygulanma kabiliyeti, Konvansiyon'un 2(4) hükmünde düzenlenmiştir. Yapılan düzenleme, bizi Lahey-Visby Kuralları için yukarıda yaptığımız açıklamalardan farklı bir yere götürmemektedir. Şöyle ki, anılan hüküm, Hamburg Kuralları'nın taşıyan ile taşıtan arasındaki çerçeve sözleşmeye değil; her bir taşıma faaliyetine tesir edeceğini düzenlemiştir. Bunun sonucu olarak, taşıyan ile taşıtan, hacim sözleş-

⁸⁴ Asaritis, s. 359; Lorenzon, s. 251.

⁸⁵ "...a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention".

⁸⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, s.21.

mesi hükümlerini kendi aralarında yine diledikleri gibi şekillendirebileceklerdir. Gönderilen konumundaki kişi, taşıtandan farklı bir kişi olmayacaksa taraflar arasında yine tam bir sözleşme özgürlüğü bulunmaktadır. Ancak, her bir taşıma faaliyetine özgü olarak durum değerlendirmesi yapılacaktır: Somut taşıma işi, **i)** konişmentoya bağlanmışsa ve konişmento hamili taşıtanın kendisi ise, taşıyan ile taşıtan/gönderilen arasında yine (Hamburg Kurallarının uygulanma kapsamı içinde olmayan) çerçeve niteliğindeki hacim sözleşmesi hükümleri uygulanacaktır; **ii)** konişmento hamili, taşıtandan farklı bir kişi ise o halde taşıyan ile hamil arasındaki hukuki ilişki bakımından Hamburg Kuralları'nın emredici hükümleri öncelikle uygulanacaktır. Buna karşın, somut taşıma faaliyeti için **i)** çerçeve hacim sözleşmesi hükümlerine uygun çarter parti düzenlenmişse Hamburg Kuralları, çarter parti taraflarına uygulanmadığı için taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişki, yine sözleşme özgürlüğü esasına tabi olacaktır; **ii)** bu çarter partiye uygun olarak bir konişmento düzenlenmiş ve taşıtandan farklı bir kişi bu konişmentonun hamili konumuna gelmişse, taşıyan ile hamil arasındaki hukuki ilişkide Hamburg Kuralları'nın emredici hükümleri öncelikle uygulanacaktır (Hamburg Kuralları, m.2(3)).

3. Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına giren hacim sözleşmesi için Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları neticesinde varılardan farklı bir sonuç aslında bulunmamaktadır. Taşıyan ile taşıtan arasındaki çerçeve nitelikli hacim sözleşmesi, çarter sözleşmesi şeklinde hazırlanmışsa, bu sözleşme Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına girmeyecektir (m.6(2)). Bu nedenle, taraflar 80. maddenin sınırları içerisinde değil; bilakis tam bir sözleşme özgürlüğü içerisinde hacim sözleşmesini diledikleri gibi şekillendirebileceklerdir. Ancak her bir somut taşıma işi için ayrı ayrı değerlendirmeye başladığımızda, ilgili taşıma için **i)** taşıma senedi (m.1(14)) veya elektronik taşıma kaydı (m. 1(18)) düzenlenmişse, bu senedin hamili veya gönderileni taşıtan olduğu müddetçe hacim sözleşmesindeki özgürce belirlenmiş esaslar aynen bu kişiler arasında etkisini sürdürecektir (m.7) lakin taşıma senedi taşıtandan farklı bir kişinin eline geçmiş veya farklı bir gönderilen adına düzenlenmiş ise (m.6(2)-b ve m.7 son cümle), taşıyanın bu gönderilene karşı ileri sürülebileceği sözleşme özgürlüğü, Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesi sınırları dahilinde olabilecektir. Buna karşılık her bir taşıma için **ii)** çarter parti düzenleniyorsa, çarter partinin tarafları (taşıyan ve taşıtan) arasında yine özgürce belirlenmiş hacim sözleşmesi hükümleri geçerli olacak ama bu çarter partiye uygun olarak bir taşıma senedi de düzenlenmesi ve bunun hamilinin taşıtandan farklı bir gönderilen olması durumunda, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişki, yine Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesinin izin verdiği nispette sözleşme özgürlüğünden istifade edilecektir (m.6(2)-b ve m.7 ilk cümle).

Taşıyan ile taşıtan arasındaki çerçeve hacim sözleşmesinin kırkambar sözleşmesi niteliğinde hazırlanması halinde ise, gerek taşıtanın gerekse konişmentoyu ondan iktisap eden sonraki hamillerin korunması, Konvansiyon'un 80. maddesi hükmünde öngörülen koşullar sayesinde olacaktır.

4. Her üç Konvansiyon bakımından da varılan ortak sonuç, taşıyan ile taşıtan, tamamen sözleşme özgürlüğü içinde hacim sözleşmesini hazırlamak istiyorlarsa, bu çerçeve sözleşmeyi çarter parti şeklinde düzenlemeleri gerektirir. Gönderilen olarak, bu ilişkiye yabancı bir 3. kişi girmeyecekse, her bir taşıma faaliyeti bakımından da aynı sözleşme özgürlüğü devam edecek ve taşıyan hiçbir emredici sorumluluk rejimine tabi olmayabilecektir. Bu durum, Lahey Kuralları öncesi dönemdeki sözleşme özgürlüğünün sınırsızca ve agresif biçimde kullanıldığı dönemi yansıtmaktadır. Ancak gerek Lahey Kuralları ve gerekse sonraki Konvansiyon'ların hiçbirisi çarter sözleşmesinin tarafı olan taşıtanı korumayı zaten düşünmemiş; tam aksine onun taşıyan karşısında

kendisini koruyabilecek pazarlık gücüne sahip olduğu öngörülmüştür. Buna karşın, taşıyan ile taşıtan arasındaki eşit olduğu düşünülen bu müzakere ortamından doğmuş hukuki ilişkiye (hacim sözleşmesine) bir üçüncü kişi gönderilen sıfatı ile dahil olduğu ve onun bu hakkını kullanabilmesi için konişmento (taşıma senedi) tanzim edildiği andan itibaren, her 3 Konvansiyon'un da durumu değişmektedir. Ne var ki, değişen bu tutum tümünde aynı yöndedir. Buna göre, konişmento hamili olan 3. kişi konumundaki gönderilen ile taşıyan arasındaki hukuki ilişkide hacim sözleşmesi hükümleri değil; Konvansiyon'un emredici hükümleri geçerli olacaktır.

5. Şayet taşıyan ve taşıtan gerek çerçeve hacim sözleşmesini gerekse bunun içindeki her bir taşıma sözleşmesini kırkambar sözleşmesi niteliğinde düzenlemekte iseler, bu durumda sözleşme özgürlüğü, yerini ilgili Konvansiyon'un emredici hükümlerine bırakmaktadır. Bu noktada, Konvansiyonlar arasındaki fark, hacim sözleşmesi halinde Rotterdam Kuralları'nda belli ölçüde sözleşme özgürlüğüne izin verilmiş olmasıdır. İşte bu sırada duyulan endişe, kırkambar sözleşmesinin tarafı olan taşıtanın da sanki bir çarter sözleşmesinin tarafıymışçasına taşıyan ile müzakerede bulunma ve pazarlık gücüne sahip olduğunun daha doğrusu kendisini koruyabileceğinin varsayılmasıdır. Bu halin, taşıtanın Lahey Kuralları öncesindeki korunmasız dönemiyle bir tutulup tutulamayacağı sorusuna kanımızca olumsuz yanıt vermek gerekir. Zira, sözleşme özgürlüğünün kullanılabilmesi için Rotterdam Kuralları'nın 80(2). maddesinde getirilen ön koşullar özellikle de (c) alt bendi, yani taşıtana Rotterdam Kuralları'nın hükümlerinin esas olacağı bir taşıma sözleşmesi yapma imkanının da verilmesi şartı, en azından teorik düzeyde taşıtanın Lahey Kuralları öncesinde agresif sözleşme özgürlüğü dönemindeki kadar korunmasız olmadığını göstermektedir.

6. Taşıyan, taşıtana hem Rotterdam Kuralları'nın tüm emredici hükümlerinin geçerli olduğu bir hacim sözleşmesi için hem de 80. maddenin izin verdiği ölçüde Rotterdam Kuralları'ndan farklı esaslarla düzenlenmiş bir hacim sözleşmesi için ve ilkinе göre daha ucuz olan navlun teklifini sunacaktır. Bu noktada seçimi taşıtan yapacaktır. Şayet, taşıtan navlunun daha ucuz olmasını cazip bulup, Rotterdam Kuralları'nın koruma şemsiyesi altına tamamen girmek istemezse, tahmin edileceği üzere mahrum kaldığı korumayı yük sigortası ile sigortacıdan ayrıca talep edecek ve ihtimaldir ki bunun için ek prim ödeyecektir. Sonuçta, taşıtan ekonomik yönden hangi seçim, kendisinin iş hacmi için uygunsa onu tercih edecektir ki bu durum, taşıtanın Lahey Kuralları öncesindeki dönemle bir tutulamayacak seçim özgürlüğü barındırmaktadır.

BİBLİYOGRAFYA

AMASYA S., Rotterdam Kurallarında (2008) Miktar Sözleşmesi, Legal Hukuk Dergisi, Yıl:8, Sayı 94.

ASARITOTIS, R., UNCITRAL (Draft) Convention on Contracts For the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: Mandatory Rules And Freedom of Contract, in: A.Antapassis/ L.Athanassiou/ E.Rosaeg (eds), Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries (Martinus Nijhoff 2009).

BERLINGIERI, F., Freedom of Contract under the Rotterdam Rules, Unif. L.Rev. [2009].

BRODIE P., Commercial Shipping Handbook, London 1999.

CLARK, J. and **THOMAS, J.**, “Exclusions of Liability”, Chapter 8 in: D.R.Thomas, *The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules*, 2010.

COLE, S., *The Hague Rules 1921 Explained*, London 1921.

CHANDLER III. G.F., A Comparison of COGSA, the Hague/Visby Rules and the Hamburg Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.15. No.2, April 1984.

DIAMOND, A., *The Next Sea Carriage Convention*, LMCLQ [2008].

DIAMOND A., *The Rotterdam Rules*, LMCLQ [2009], (**DIAMOND**, *The Rotterdam Rules*).

FALKANGER, T., *Quantity Contracts:Transportation by Sea Without Reference to a Named Vessel*, 21 *Scandinavian Study Law*, 1977.

GORTON L./IHRE R., *A Practical Guide to Contracts of Affreightment and Hybrid Contracts*, London 1985.

GORTON L./HILLENUS P./IHRE R./SANDEVARN A., *Shipbroking and Chartering Practice*, 6th Edition, 2004.

HILL, C., *Maritime Law*, 2003.

HONKA, H., Scope of Application and Freedom of Contract, CMI-Colloquium on the Rotterdam Rules, Rotterdam, September 21 (2009), (**HONKA**, *Scope of Application*).

HONKA, H., “Validity of Contractual Terms”, Chapter 16 in: A.Ziegler/J.Schelin/S.Zunarelli (Editors), *The Rotterdam Rules 2008*, Kluwer Law 2010.

JOHANSSON, S.O./BOLAND A.B./ PYSDEN K./RAMBERG, J./TETLEY W./SCHMITT, D.G., A Response to the Attempt To Clarify Certain Concerns Over The Rotterdam Rules Published 5 August 2009 (www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/5RRules.pdf; 4.2.2012 tarihi itibari ile).

KENDER R./ ÇETİNGİL E./YAZICIOĞLU E., *Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, İstanbul, 2012.

LANNAN, K., *The United Nations Convention on Contracts For the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – A General Overview*, *Uni.L.Rev.* [2009]-1/2.

LAUDIEN, B., *Der Mengenvertrag im Deutschen Seefrachtrect*, Hamburg, 1992.

LORENZON, F., “Validity of Contractual Terms”, Chapter 16 in: Y. Baatz/ C. Debattista/F. Lorenzon/A. Serdy/ H. Staniland/M. Tsimplis, *The Rotterdam Rules-A Practical Annotation*, 2009.

PROSHANTO K.M./ABHINAYAN, B.B., A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective, 40 *J.Mar.L.&Com.* [2009].

RAMBERG, J., *Freedom of Contract in Maritime Law*, LMCLQ [1993].

RAMBERG, J., *The Vanishing Bill of Lading & the Hamburg Rules Carrier*, 27 *American Journal of Comparative Law*.

SCHOENBAUM T., *Admiralty and Maritime Law*, Volume 1, 4th Edition.

STURLEY, M.F., The History of COGSA and the Hague Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.22, No.1, January 1991.

STURLEY, M.F., *The History of the Hague Rules and the United States Carriage of Goods By Sea Act*, *Il Dritto Marittimo*, 1991.

STURLEY, M./FUJITA, T./van der ZIEL, *The Rotterdam Rules*, Sweet & Maxwell, 2010

SÜZEL C./DAMAR D., Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları), Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt XXVI Sayı 2.

TASSEL, Y., Freedom of Contract and Public Order Relative To The Legal Effect Of The Hague-Visby Rules: Prospects of English Law And Of French Law, in: A.Antapassis/ L.Athanassiou/ E.Rosaeg (eds), Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries (Martinus Nijhoff 2009).

TETLEY, W., Maritime Transportation, Vol. XII Law of Transport, International Encyclopedia of Comparative Law, 2001.

TETTENBORN, A., "Freedom of Contract and the Rotterdam Rules: Framework For Negotiation or One-size-fits-all?", in D.R.Thomas (Ed.), , The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules, London 2010.

THOMAS, D.R., 'An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties', in D.R. Thomas (Ed.), New Convention For The Carriage of Goods by Sea - Rotterdam Rules, Lawtext Publishing 2009.

THOMAS, D.R., The Emergence and Application of the Rotterdam Rules, in: D.R. Thomas (Ed.), The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, London 2010.

TRAPPE, J., Entwicklungen im Charterrecht, Hamburg, 1985.

ÜLGENER, M.F., COA Tipi Navlun Mukaveleleri, İstanbul Barosu Dergisi Cilt 64, 1990.

ÜLGENER, M.F., Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler Sefer Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 2010, (**ÜLGENER, Çarter Sözleşmesi**).

Van der ZIEL, G.J., The UNCITRAL/CMI Draft For a New Convention Relating to the Contract of Carriage By Sea, Transportrecht 7/8 2002.

WILLIAMS H., Chartering Documents, 4th Edition 1999.

YAZICIOĞLU, E., Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000.