

Yolculuğun Başlamasına veya Devamına Engel Olan Sebepler Yüzünden Navlun Sözleşmesinin Feshi^(*)



*Termination of the Affreightment Contract for Reasons Preventing the
Commencement or Continuation of Voyage*

Fevzi Fırat GÖZÜYEŞİL



Doktor Öğretim Üyesi

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi

Ticaret Hukuku Anabilim Dalı

Anahtar Kelimeler

*Navlun Sözleşmesi,
Haklı Sebepler,
Fesih,
Ambargo,
Ticaret Yasağı,
Savaş Tehlikesi.*

Öz

Sözleşme nazariyesi ve tatbikatında, bir sözleşmenin ifa ile sona ermesi ve tasfiyesi beklenir. Bununla birlikte bazı hâllerde, tarafların sözleşme ile bağlı kalmaları mümkün olmaz veya kendilerinden beklenemez. Haklı sebepler olarak tavsif edilen bu hâller, bittabî navlun sözleşmeleri bakımından da câridir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1218 ilâ 1227'nci maddelerinde, navlun sözleşmesinin feshine sebep olabilecek haklı sebepler düzenlenmiştir. Bu sebeplerin başında bir kamu tasarrufuna bağlı olarak gemiye el konulması ve ticaretin yasaklanması gelir; bundan başka savaş hâline bağlı olarak geminin zapt ve müsadere edilmesi de Kanun'da zikredilmiştir. Hakeza tabii bir olay veya umulmayan hâllerden kaynaklanan gecikmelerin ise, sözleşmenin belli amacının kaybolmasına sebep olması hâlinde bir fesih sebebi sayılacağı ifade edilmiştir. Bu makale, iş bu haklı sebepler ve yine aynı bapta fesih sebebi olmayacağı öngörülmuş hâller ile bu bapta hükümlerin tatbikine dair usul, esas ve neticelerin incelenmesine hasredilmiştir. Mamafih inceleme konusu olan bu bapta hükümlerin, TTK m. 1243 ilâ 1245 hükümleri kapsamında emredici mahiyette olmadığı dikkate alındığında, tatbikatta kahir ekseriyette standart sözleşmelerin kullanıldığı görülmektedir. Hakeza bu standart sözleşmelere, haklı sebeplere dair standart klozlar da dercedilerek bunların hukukî neticeleri kararlaştırılabilmektedir. Bu makalede de yeri geldiğince, bu klozlardan da örnekler verilerek sözleşme serbestisine dikkat çekilmiştir.

Keywords

*Affreightment
Contract,
Good Causes,
Termination,
Embargo,
Prohibition of Trade,
War Risk.*

Abstract

In the contract theory and practice, it is expected that a contract will be terminated and settled by performance. In some cases, however, it is not possible or not expected from parties to be bound by the contract. These circumstances, which are defined as good causes, are also apply to affreightment contracts. Articles 1218 to 1227 of the Turkish Commercial Code regulate the good causes that can lead to the termination of the affreightment contracts. The most important of these reasons is seizure of the vessel and the prohibition of trading, by order of a public authority; the risk of seizure and confiscation of the vessel due to a state of war is also mentioned in the Code. It also states that delays caused by a natural event or unforeseen circumstances shall be considered as grounds for termination if they result in the loss of the specific purpose of the contract. This article is devoted to the examination of these good causes and of the circumstances that are not considered as grounds for termination in the same section, as well as to the procedures, principles and consequences of the application of the provisions of this section. In view of the fact that the provisions of this section are not mandatory, it is noted

^(*) Araştırma Makalesi.

Hakem denetiminden geçmiştir.

Gönderim Tarihi: 06.05.2024, Kabul Tarihi: 30.07.2024.

Bu makale, 2219-Yurt Dışı Doktora Sonrası Araştırma Burs Programı kapsamında Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu-BİDEB tarafından sağlanan burs desteği ile hazırlanmıştır. Bu esastan olmak üzere, değerli yönetici ve çalışanları nezdinde TÜBİTAK'a çok teşekkür ederim.

that in practice standard contracts are used in the overwhelming majority of cases. These standard contracts also include standard clauses on good cause and regulate their legal effects. In this article, the freedom of contract is emphasized by giving examples also from these clauses when the occasion arises.

GİRİŞ

Taraflar, irade serbestisi prensibinden sâdır olan yetki ile aralarında, arzu ettikleri amaca matuf bir sözleşme tesis edebilirler. Bir sözleşme ile taraflar arasında kurulan rabıta, tarafların birbirlerine karşı borçlandıkları edimleri, kararlaştırdıkları şekli ile ifa etmekle yükümlü olmalarını beraberinde getirir. Bu esastan olmak üzere kadim bir hukuk ilkesi olarak, tarafların birbirlerine verdikleri sözleri tutması gibi ahlâkî bir davranış biçiminin hukukî tezahürü mahiyetindeki *ahde vefa* (*pacta sunt servanda*) ilkesi, bittabi navlun sözleşmeleri bakımından da cârîdir. Ahde vefa ilkesine göre taraflar kural olarak, sözleşmeyi tek taraflı olarak sona erdirip borçlarından kurtulamazlar. Bir başka ifade ile kural (ve aslında beklenen), sözleşmenin, tarafların kararlaştırdıkları edimi gereği gibi yerine getirerek tasfiye edilmesidir. Lâkin hayat bazen, âkidin planladığı gibi devam etmez; taraflar arzulusa da edimlerini gereği gibi ifa edemeyebilirler. Bu, bazen ifanın imkânsızlığı ya da aşırı derecede güçlüğünden, bazen de tarafların sözleşme ilişkisini sürdürmelerinin kendilerinden beklenemeyecek hâle gelmesinden kaynaklanır. Nitekim bu gibi hâller, ahde vefa ilkesinin her daim sıkı sıkıya tatbik edilmesini imkânsız kılar¹. Navlun sözleşmeleri bakımından da ahde vefa ilkesi cârî olmakla birlikte taraflara, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu² (TTK) ile sevk edilen hükümler dairesinde sözleşmeyi tek yanlı olarak feshedebilme imkânı tanınmıştır. Bilhassa deniz ticareti telakkileri ve tatbikatından kaynaklanan hususi birtakım hâllerden müteşekkil, yolculuğun (seferin) başlamasına ve devamına engel olan sebepler yüzünden navlun sözleşmesinin sona ermesi, TTK m. 1209 ilâ 1227’de düzenlenmiştir.

Esas itibarıyla TTK m. 1209 ilâ 1227’nci maddelerde, yolculuğun başlamasına veya devamına engel olan sebeplere bağlı olarak, iki türlü sona erme hâli düzenlenmiştir. Birincisi, TTK m. 1209 ilâ 1217 hükümleri arasında düzenlenen, yükün veya geminin zayı olmasına bağlı olarak navlun sözleşmesine mahsus bir sona erme hâli olan hükümden düşme müessesesidir. Bunun yanı sıra bir kamu tasarrufuna, savaş hâline veya bir başka umulmayan hâl yüzünden sözleşmenin amacının kaybolmasına bağlı olarak; navlun sözleşmesinin ifadan başka bir şekilde, taraflardan birinin tek taraflı bir fesih beyanı ile sona erebileceği de TTK m. 1218 ilâ 1227’de hüküm altına alınmıştır. Bu makalede, taraflara sözleşmeyi tazminatsız şekilde feshetme hakkı veren haklı sebepler ile fesih hakkının kullanılmasına dair usul ve esaslar açıklanarak işbu hükümlerin tefsirine gayret edilmiştir.

Navlun sözleşmeleri başta olmak üzere deniz ticareti sözleşmeleri, kahir ekseriyetle belli başlı birtakım standart sözleşme formları kullanılarak akdedilir ve bu sözleşmelere ekseriyetle birtakım standart klozlar eklenir. Mesela taraflar yolculuk çarteri sözleşmeleri için BIMCO (*Baltic and International Maritime Council/Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi*) tarafından hazırlanan GENCON adlı tip sözleşme formunu kullanmayı tercih edebilirler³. Konsey, yükün türüne ve ihtiyaca göre çok sayıda taşıma sözleşmesi formu hazırlamıştır. Bu formlara yine BIMCO tarafından hazırlanan ve yayımlanan “*savaş sebebi ile sona erme (war cancellation)*” veya “*mücbir sebep (force majeure)*” gibi klozlar dercedilebilir. Hakeza taraflar, bu sözleşme ve klozlar üzerinde, arzu ettikleri değişiklikleri ve düzenlemeleri de yapabilirler. Sonuç olarak tamamlayıcı mahiyetteki TTK hükümlerinden ziyade, taraflar

¹ Ahde vefa ilkesi ve sözleşmeye mutlak bağlılık kaidesinin geçirdiği hukukî tekâmül hakkında tafsilatlı açıklamalar için bkz. BAYSAL, Başak: *Sözleşmenin Uyarlanması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 11-18.

² 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete.

³ Bu gibi standart sözleşmelerde yargı yetkisine dair birtakım hükümler de sevk edilir. Mesela GENCON formunda İngiliz hukukuna, Londra tahkimine ve LMAA (*Londra Denizcilik Hakemleri Derneği/London Maritime Arbitrators Association*) Tahkim Kurallarına atfı yapılmıştır. Mâmâfih sözleşmenin tarafları Türk ise, Türk hukuku ve bir Türk tahkim kuruluşunun yetkilendirilmesi ideal olanıdır. Türk deniz tacirine bu imkânı verebilmek, bittabi kanun koyucu ile Türk tahkim kuruluşlarının, sektörün realitesine uygun ve kolaylaştırıcı yaklaşımları ile mümkün olabilecektir.

arasındaki sözleşme hükümlerinin uygulanması daha muhtemeldir. Bu esastan olmak üzere TTK hükümleri tefsir edilirken, tatbikatta sıkça kullanılan standart sözleşme ve klozlara da yeri geldiğinde atıf yapılmıştır.

I. YOLCULUĞUN BAŞLAMASINA VEYA DEVAMINA ENGEL OLAN SEBEPLER

Yolculuk kavramı; navlun sözleşmesinde yükün gemiye yüklenmesinden sonra gelen safhayı, fiili taşıma sürecini ifade eder⁴. Yükün kararlaştırılan yere sevk edilebilmesi için, bir başka ifade ile taşımanın taşıma taahhüdünü gerçekleştirerek navlun sözleşmesinin inikadından murad edilen amacın hâsıl olabilmesi için yolculuğun başlaması ve varma limanına kadar devam etmesi şarttır. Bu sebep ile yolculuğun başlamasına ve devam etmesine engel olacak mahiyetteki birtakım vaka ve vakıalardan, taraflara navlun sözleşmesini feshetme hakkı bahşedenler TTK m. 1218 ilâ 1223 hükümlerinde düzenlenmiştir. İş bu hükümlerde; yolculuğun başlamasına ve devamına engel olan hâllerden, taraflara fesih hakkı verenler ve vermeyenler ile diğer bazı neticeleri tevhit eden hâller ayrı ayrı düzenlenmiştir. Bir bakıma mezkûr hükümlerde esasında, taraflara navlun sözleşmesini feshetme imkânı tanıyan haklı sebepler açıklanmıştır⁵.

A. Navlun Sözleşmesinin İfasını Engelleyecek Mahiyette Bir Kamu Tasarrufu

TTK m. 1218/1 hükmünde, navlun sözleşmesinin taraflarına, sözleşmenin ifasının bir kamu tasarrufu yüzünden engellenmiş olması hâlinde, herhangi bir tazminat yükümlülüğü söz konusu olmaksızın sözleşmeyi feshetme imkânı tanınmıştır. Hemen belirtmek gerekir ki bu hâller tahdîdî değil, tadadî olarak sayılmıştır. Bu esastan olmak üzere, hem hükümde geçen kamu tasarruflarından, hem de hükümde ismen zikredilmemekle beraber tatbikatta karşılaşılabilecek muhtemel ve aynı neticeyi tevhit edebilecek kamu tasarruflarından bahsetmek icap eder.

1. Kamu Tasarrufu Mefhumu

Kamu tasarrufu, kanunda tarif edilmiş değildir; doktrinde ise idare hukukçuları, “*idare*” kavramını açıklarken kamu hizmeti, kamu gücü gibi başlıklar açmışlardır fakat kamu tasarrufundan ayrıca söz etmemişlerdir. Lügatte⁶ “*halk hizmeti gören devlet organlarının tümü*” manası verilen kamu tarifinden mühlhem olarak kamu tasarrufu, idare kavramını aşacak mahiyette ve devletin yürütme, yargı ve yasa-yetkisini kapsayacak şekilde anlaşılabilir. Mâmâfih TTK m. 1218’de geçen kamu tasarrufu tabirini, ne idare ile ne de devlet kavramı ile sınırlandırmak mümkündür. Özel hukukçu bakış açısı ile ifade etmek gerekir ki kamu tasarrufu; sözleşmenin taraflarından başka sözleşmenin ifasına etki edebilecek, üstün otorite ve insan kaynaklı iş, işlem ve fiillerin tamamı olarak ifade edilebilir⁷. Nitekim aşağıda yer yer değinilecek olan standart sözleşme ve klozlarda da, bu yaklaşım tezahür etmektedir.

Kamu tasarrufları arasında, şüphesiz ki devlet tasarrufları başta gelir. Tasarruf sahibi devlet, Türk Devleti veya bir başka devlet olabilir. Devlet bu tasarrufunu, iç hukuk yetkisi veya milletlerarası hukuka göre gerçekleştirebilir. Bununla birlikte sadece devletler değil, devletlerin üye olduğu veya kurduğu milletlerarası teşkilâtların tasarrufları da bu kapsamdadır.

⁴ SÖZER, Bülent: *Deniz Ticareti Hukuku - I*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019, s. 325; AKINCI, Sami: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Navlun Mukaveleleri*, Türkiye Ticaret Postası Matbaası, İstanbul, 1968, s. 68; YAZICIOĞLU, Emine: *Deniz Ticareti Hukuku*, 15. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, 360.

⁵ Haklı sebep kavramına dair teferruatlı tarif ve izahat için bkz. SELİÇİ, Özer: *Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1976, s. 192; ORMANCI ALTINOK, Pınar: *Sürekli Borç İlişkilerinin Haklı Sebeple Feshi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2011, s. 133; ANTALYA, O. Gökhan: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Marmara Hukuk Yorumu, Cilt V/1, 3*, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019 (Cilt V/1, 3), s. 607. Haklı sebepler genel mahiyette olabileceği gibi; kanunda öngörülebilir veya taraflarca kararlaştırılabilir. Bkz. ANTALYA, *Cilt V/1, 3*, s. 610.

⁶ AKALIN, Şükrü Halûk (Ed.): *Türkçe Sözlük*, 11. Baskı, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 2011, s. 1290.

⁷ Bu geniş tarife rağmen; TTK m. 1218/1 hükmünün tatbiki bakımından yargısal iş ve işlemlerin bu kapsamda olmadığı doktrinde ifade edilmiştir. Bkz. CAN, Mertol: *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1998, s. 124-125. Yargısal tasarrufların navlun sözleşmesine olan etkisi, aşağıda Bölüm “I-A-2-a-cc”de teferruatlı olarak ele alınmıştır.

Kamu ile devlet kavramlarının az veya çok özdeşleştirildiği bu izahattan sonra, milletlerarası hukuk bakımından devlet olarak veya meşru bir şekilde tanınmamış; aşiretler, ayrılıkçı gruplar, mahallî topluluklar ve terör örgütleri gibi otoritelerin tatbikatları, koydukları kurallar ve yasakların kamu tasarrufu kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği üzerinde durulmalıdır. Bu husus aynı zamanda, söz konusu tasarrufun hukukî veya kanunî meşruiyetinin, navlun sözleşmesinin feshine dair TTK m. 1218 ve devamındaki hükümlerin tatbiki bakımından önemli olup olmadığı tartışmasını da beraberinde getirir. Suç ve terör örgütleri, aşiretler gibi mahallî topluluklar veya ayrılıkçı gruplar, şüphesiz ki kural olarak siyasî ve hukukî meşruiyeti haiz değildir ve bunların yaptırım ve tasarrufları, milletlerarası hukuk ile anayasa ve idare hukuku bakımından kamu tasarrufu olarak nitelendirilemez. Mâmâfih TTK m. 1218/1 hükmü; kanun koyucunun muradı ve deniz ticareti telakkileri dairesinde tefsir edildiğinde, siyasî meşruiyeti olmayan bu tür otoritelerin tasarrufları da; fiilî ve bilhassa navlun sözleşmesinin ifası bakımından bir devlet tasarrufunun yaptırım kudretine ulaşıyorsa veya doğrudukları tehdit deniz ticaretini imkânsız kılıyor, can, yük ve geminin güvenliği bakımından kuvvetli risk barındırıyorsa, bu kapsamda değerlendirilmelidir. Bu esastan olmak üzere, haksız, milletlerarası hukukta karşılığı olmayan veya evrensel hukuk ilkeleriyle bağdaşmayan bir tasarrufun dahi bu hükümler bâbında bir kamu tasarrufu olarak kabulü gerekmektedir⁸.

2. Başlıca Kamu Tasarrufları

TTK m. 1218/1 hükmünde, kamu tasarrufu olarak zikredilen bazı hâller örnek kabildinden sayılmakla birlikte, hükmün lafzı ve yorumundan bunların tahdîdî bir şekilde sayılmadığı, bunlardan başka kamu tasarruflarının da söz konusu olabileceği anlaşılmaktadır. Hükümde zikredilen kamu tasarruflarının, milletlerarası hukuk, ceza hukuku veya idare hukuku bakımında farklı hukukî formları söz konusu olabilir. Düzenlemenin kendi içinde bir sistematığı vardır ancak milletlerarası hukuka dair terimlerin kullanılarak hükmün ihdası, karmaşık bir tezahüre yol açmıştır⁹. Mesela ambargo sebebiyle gemiye el konulması hükümde düzenlenmiştir, ancak ambargo kararı ile ticaret yasağı da getirilebilir; ya da ambargo kararı alınmaksızın veya hatta tamamen hukuka aykırı şekilde fiilî olarak gemiye el konulması da mümkün olabilir. Hükmün tatbiki bakımından mühim olan husus, kamu tasarrufunun navlun sözleşmesinin ifasını engelleyecek mahiyette olmasıdır. Bu kamu tasarruflarının bir kısmı, sadece serbest ticaretin sınırlandırılması veya engellenmesine yöneliktir. Bir kısmında ise bu amaç aslî hedef değildir; kamu tasarrufunun bir neticesi olarak serbest ticaret ve dolayısıyla navlun sözleşmesinin ifası engellenmiş olur¹⁰.

a. Gemiye El Konulması Neticesini Tevhit Eden Kamu Tasarrufları

Gemiye ambargo sebebiyle veya devlet hizmeti için el konulması, TTK m. 1218/1’de navlun sözleşmesinin feshine sebep olabilecek haklı sebepler arasında zikredilmiştir. Bu iki el konulma sebebi

⁸ ÇAĞA, Tahir: *Deniz Ticareti Hukuku 2: Navlun Sözleşmesi*, 7. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2004, s. 257.

⁹ Mülga 6762 sayılı Kanun’da yer alan düzenlemeler hakkındaki benzer eleştiriler için bkz. AKINCI, s. 177.

¹⁰ Navlun sözleşmesinin ifasını engelleyen kamu tasarrufları, esasında bir liman güvenliği meselesidir. Belirli bir zaman diliminde geminin, normal şartlarda iyi denizcilik ve gemicilik ile önlenmesi mümkün olmayan tehlikeye maruz kalmaksızın ulaşamadığı, giriş ve çıkış yapmadığı liman, güvenli olmayan bir limandır. Bkz. (*Leeds Shipping Company, Ltd. V. Societe Francaise Bunge*, <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=147006>, ET: 11.04.2024). Navlun sözleşmesinin gereği gibi ifası için, evvelâ yükleme ve varma limanlarının güvenli olması gerekir. Liman, yeterli sayıda kılavuz veya römorkör bulunmadığı için veya yeterli su derinliği sağlanmadığı için güvensiz hâle gelebilir. Hâkezâ savaş veya siyasî birtakım sebeplerle de limanın güvensizliği gündeme gelebilir. Bkz. DAVEY, Michael / DAVEY, James / CAPLIN, Oliver: *Miller’s Marine War Risks*, 4. Baskı, Informa law from Routledge, London, 2020, s. 496; COOKE, Julian / YOUNG, Tim / ASHCROFT, Michael / TAYLOR, Andrew / KIMBALL, John / MARTOWSKI, David / LAMBERT, LeRoy / STURLEY, Michael: *Voyage Charters*, 4. Baskı, Informa Law, London, 2014, s. 134; BAATZ, Yvonne: “Charterparties”, (Ed.) BAATZ, Yvonne: *Maritime Law*, 4. Baskı, Informa Law from Routledge, Oxon, 2018, s. 269; PÖTSCHKE, Jan-Erik: “Art. 528”, DRESCHER, Ingo / FLEISCHER, Holger / SCHMIDT, Karsten (Hrsg.): *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7: Transportrecht*, 5. Baskı, Verlag C. H. Beck, München, 2023 (Yazar, Münchener Kommentar), N. 6; PLOMARITOU, Evi / PAPADOPOULOS, Anthony: *Shipbroking And Chartering Practice*, 8. Baskı, Informa Law from Routledge, London, 2018, s. 326. Bazı sözleşmelere, yükleme ve varma limanlarının güvenli olduğuna dair garantiler dercedilebilir (*safe berth clause*). Ancak ifade etmek gerekir ki, limanın güvenli olması tabii bir meseledir; bu hususta açıkça anlaşılmış olması gerekmez. Bkz. PÖTSCHKE, *Münchener Kommentar*, Art. 528, N. 5; BAUER, R. Glenn: “Effects of War on Charter Parties”, *Tulane Maritime Law Journal*, 1988, Cilt 13, Sayı 1, s. 15.

sınırlı şekilde sayılmamıştır; bir başka ifade ile gemiye el konulmasının, mutlaka bu iki sebepten birine istinat etmesi gerekmez; aynı fiilî veya hukukî neticeye yol açacak benzer bir kamu tasarrufunu da, bu bapta ele almak gerekir. “*El koymak*” lügatte, “*zorla almak, yetkili organ bir malı veya bir kuruluşu kendi yönetimine almak*” olarak tanımlanmıştır¹¹.

aa. Ambargo

Türk Ticaret Kanunu’nda gemiye el konulmasının neticesini tevhit edecek müesseselerden biri olarak öngörülen ambargo, mahiyeti itibariyle bir iktisadî yaptırımdır¹². Her ne kadar hükümde, gemiye ambargo sebebiyle el konulmasından söz edilmişse de, her ambargo kararı ve tatbiki kendiliğinden gemiye el konulması veya geminin müsadere edilmesi neticesini beraberinde getirmez¹³. Ambargo kararı ve uygulaması kapsamında, gemilerin belirlenen limanlara giriş ve çıkışlarının yasaklanması söz konusu olabileceği gibi, bazı malların taşınması ve ticareti de yasaklanabilir. Hatta ambargo kararı alınmasına rağmen, bu kararın deniz ticaretine hiçbir tesiri de olmayabilir.

Ambargo kararının kim tarafından alınacağı ve tatbikinin kim tarafından denetleneceği, esasında milletlerarası hukuk ve siyasetin bir meselesidir. Karar alıcıların kim olabileceği, sınırlandırılmış değildir. Ambargo uygulanmasına ve ambargonun içeriğine, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) ve Avrupa Birliği (AB) gibi uluslararası teşkilâtlar veya devletler karar verebilir¹⁴. Mesela Birleşmiş Milletler (BM) Anlaşması’nın 41’inci maddesi ile BMGK’ye ambargo ilân etme ilân etme yetkisi verilmiştir¹⁵. Nitekim Güvenlik Konseyi tarafından alınan ambargo kararı, Birleşmiş Milletler üyesi ülkeler için bağlayıcı niteliktedir (BM Anlaşması m. 25 ve 103)¹⁶. Bunun gibi, devletlerin de ambargo kararı alması ve uygulaması mümkün olabilir. Devletlerin uygulayacağı ambargolar için, bir hukukî ve insanî meşruiyet tartışması söz konusu olabileceği gibi, ambargonun amacına ulaşması da karar alıcı devletin siyasî ve askerî gücüne bağlı olacaktır.

Ambargo özelinde ekonomik yaptırımların her ne kadar, insan haklarını korumak, işgale veya isyana son verilmesini sağlamak, meşru veya seçilmiş hükümetin iktidarda kalmasını veya iktidara gelmesini sağlamak, silahsızlanma veya silah kontrolünü sağlamak, barışın kurulmasını kolaylaştırmak ve uluslararası terörizm ile mücadele etmek gibi uluslararası üstün menfaatlerle ilgili olduğu ifade edilmişse de¹⁷; TTK m. 1218 bağlamında bir fesih hakkı tanınması açısından ambargonun bu gibi meşru amaç ve hedeflerinin olması gerekmediği gibi, hakkaniyete, hukuka ve hatta insan haklarına uygun olması dahi şart değildir. Navlun sözleşmesinin feshi bakımından mühim olan, gemiye el konulması ve hukukî veya fiilî durumun navlun sözleşmesinin ifasını engellemesidir.

bb. Devlet Hizmeti

Taşınır eşya mahiyetinde olan gemiye devlet hizmeti için el konulması, devletleştirme ve istimval usulü ile gerçekleştirilir¹⁸. Devletleştirme, yasama organınca çıkarılan bir kanun ile kamu hizmeti niteliği taşıyan bir özel işletme veya teşebbüsün, kamu yararının zorunlu kıldığı hâllerde, gerçek karşılığı

¹¹ Türkçe Sözlük, s. 774.

¹² AKKUTAY, Berat Lale: “Birleşmiş Milletler Andlaşması Çerçevesinde Ekonomik Yaptırımların Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 2014, Sayı 111, s. 417.

¹³ DOST, Süleyman / KORKMAZ, Zehra: “Savaşa Varmayan Zorlama Yolu Olarak Zararla Karşılık ve Bazı Uygulamalar”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2016, Cilt 5, Sayı 2, s. 138; EREN, M. Yusuf: “Uluslararası Hukukta Savaşa Varmayan Kuvvet Kullanma Yolları”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2016, Cilt 3, Sayı 2, s. 241.

¹⁴ ASADA, Masahiko: *Economic Sanctions in International Law and Practice*, Routledge, New York, 2020, s. 10; AYGÜL, Musa / VURAL ÇELENK, Belkis: “Ekonomik Yaptırımlar ve Akreditif”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, 2018, Cilt 4, Sayı 1, s. 2.

¹⁵ ASADA, s. 29.

¹⁶ AYGÜL / VURAL ÇELENK, s. 4; HAPPOLD, Matthew: “Economic Sanctions and International Law: An Introduction”, HAPPOLD, Matthew / EDEN, Paul (Ed.): *Economic Sanctions and International Law*, Bloomsbury Publishing, London, 2016, s. 1.

¹⁷ AYGÜL / VURAL ÇELENK, s. 6.

¹⁸ Kamulaştırma, ancak taşınmaz mallar için söz konusu olabilir. Türk Ticaret Kanunu’nun 936’ncı maddesinde yer alan düzenlemeye göre sicile kayıtlı olsun veya olmasın tüm gemiler taşınır mal niteliğinde olduğu için, gemilerin kamulaştırılmasından söz edilemez.

üzerinden tüm malvarlığı ile idareye intikal ettirilmesidir¹⁹. Devletleştirmenin bir bakıma özelleştirmenin tersi olduğu da ifade edilebilir. Devletleştirme yapılabilmesi için; devletleştirilecek özel teşebbüsün gördüğü hizmet veya üretimin yurt çapında kamu ihtiyacına hitap etmesi, bu hizmet veya üretimin kontrol, rekabet, ikame veya başka yollardan sağlanmasının mümkün olmaması ve hizmet veya üretimin yavaşlaması veya durdurulması hâlinde kamunun büyük zarara uğrayacak olması gerekir²⁰.

Gemiye devlet hizmeti için el konulmasını beraberinde getiren bir diğer uygulama da istimvaldir²¹. İstimval, olağanüstü ve geçici ihtiyaçların karşılanması amacıyla ve mevzuata uygun olarak özel mülkiyette bulunan taşınır malların kullanma hakkının veya mülkiyetinin devlete intikali olarak tanımlanabilir²². Mesela 2935 sayılı Olağanüstü Hâl Kanunu'nun 15'inci maddesi ile ilgililere, yapılan duru ile belirlenen taşınır mallarını kamuya teslim etmeleri öngörülmüştür²³. Bunun gibi 3634 sayılı Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu²⁴ ve 7269 sayılı Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun'da da istimvale ilişkin hükümler mevcuttur²⁵.

Devletleştirme ve istimval uygulaması, görüldüğü gibi birtakım ağır şart ve prosedürlere bağlıdır. Başta Türk Donanması olmak üzere genel olarak Devlet'in envanterinin büyüklüğü ve deniz ticaretindeki rekabetçi ortam dikkate alındığında; günümüzde, bir deniz taşımacılığı şirketine ve dolayısıyla işlettiği gemiye bu birtakım müesseselere bağlı olarak el konulmasını gerektirecek fiilî ve hukukî şartların gerçekleşmesi pek ihtimâl dâhilinde değildir.

cc. Yargısal İş ve İşlemler ile Cebrî İcra Prosedürüne Bağlı Olarak Gemiye El Konulması

Devletin yargı organları tarafından gerçekleştirilen iş ve işlemlerin de, birer kamu tasarrufu mahiyetinde olduğu açıktır. Hakeza icra müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen icra işlemleri de, birer kamu tasarrufu niteliğini haizdir²⁶. Bu esastan olmak üzere TTK m. 1218/1 hükmü, lafzına sıkı sıkıya bağlı kalınarak tefsir edilirse, bir ceza soruşturması veya kovuşturması ya da icra işlemi neticesinde gemiye el konulması gibi hâllerde de, tarafların navlun sözleşmesini tazminat yükümlülüğü olmaksızın feshedebileceğini kabul etmek gerekir. Ancak geminin, bilhassa donatan veya taşıyanın birtakım fiilleri neticesinde ceza soruşturması veya kovuşturmasına uğraması ya da borcunu ödememesi sebebiyle gemiye el konulması hâlinde, herhangi bir tazminat yükümlülüğü olmaksızın sözleşmenin feshedilebilmesi, hakkaniyete uygun düşmeyecektir. Nitekim doktrinde, bu tür iş ve işlemlerin neticesi olarak gemiye el konulmasının, TTK m. 1218/1 bağlamında bir haklı sebep teşkil etmeyeceği ifade edilmiştir²⁷.

Gemiye el konulması neticesini tevhit edecek yargısal iş ve işlemlerin başında, el koyma ve müsadere gelir. *El koyma*, Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği²⁸ m. 4'de, suçun veya tehlikelerin önlenmesi amacıyla veya suçun delili olabileceği veya müsadereye tâbi olduğu için, bir eşya üzerinde, rızası olmamasına rağmen, zilyedin tasarruf yetkisinin kaldırılması işlemi olarak tanımlanmıştır. Bu

¹⁹ ATAY, Ender Ethem: *İdare Hukuku*, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022, s. 445; KALABALIK, Halil: *İdare Hukuku Dersleri* Cilt II, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 429; AKYILMAZ, Bahtiyar / SEZGİNER, Murat / KAYA, Cemil: *Türk İdare Hukuku*, 17. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2023, s. 670.

²⁰ AKYILMAZ / SEZGİNER / KAYA, s. 669. Kamu yararının zorunlu kıldığı hallerde, kamu hizmeti niteliği taşıyan özel teşebbüslerin devletleştirilmesi esasları, devletleştirme karşılığının hesaplanma tarz ve usulleri ile bunlarla ilgili uyumsuzlukların çözüm yolları 3082 sayılı Kamu Yararının Zorunlu Kıldığı Hallerde Kamu Hizmeti Niteliği Taşıyan Özel Teşebbüslerin Devletleştirilebilmesi Usul ve Esasları Hakkında Kanun'da teferruatlı olarak düzenlenmiştir.

²¹ CAN, s. 129.

²² ATAY, s. 446; AKYILMAZ / SEZGİNER / KAYA, s. 670.

²³ 27.10.1983 tarihli ve 18204 sayılı Resmî Gazete.

²⁴ 16.06.1939 tarihli ve 4234 sayılı Resmî Gazete.

²⁵ 25.05.1959 tarihli ve 10213 sayılı Resmî Gazete.

²⁶ İcra işleminin hukukî mahiyetine dair tafsilatlı mülahazalar için bkz. TOK, Ozan: "İcra İşleminin Yapısı ve Hukuki Rejimi", *Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2021, Cilt 9, Sayı 1, s. 57-85.

²⁷ ABRAHAM, Hans Jürger: *Schaps - Abraham, Das deutsche Seerecht, Zweiter Band*, Walter de Gruyter & Co., Berlin, 1962, s. 527. Bkz. CAN, s. 124-125; ÇAĞA, s. 257 ve dn. 8.

²⁸ 01.06.2005 tarihli ve 25832 sayılı Resmî Gazete.

bakımdan el koyma, zilyedin rızası hilafına uygulanmaktadır ve bir zor kullanımını içerir²⁹. Nitekim tatbikatta da, gemiler için de ceza muhakemesi kuralları dairesinde el koyma işleminin gerçekleştirildiği görülmektedir³⁰. Hakeza göçmen kaçakçılığı suçlarında, Yabancılar ve Uluslararası Koruma Kanunu Ek m. 1'e göre el koyma gerçekleştirilebilir³¹.

Gemiye el konulmasına yol açabilecek bir diğer ceza ve ceza muhakemesi hukuku müessesesi de müsadere'dir. Müsadere, suçun icrasında kullanılan, suçun işlenmesine tahsis edilen ya da suçun işlenmesinden sadır olan eşya ile suç işlemek suretiyle elde edilen malvarlığı değerlerinin failin elinden alınarak devletin mülkiyetine intikalini sağlayan bir ceza hukuku müeyyidesidir³². Türkiye Cumhuriyeti Anayasası³³'nin 38'inci maddesine göre, genel müsadere cezası verilemez; müsadere ancak bir suçun işlendiğinin tespitine bağlı olarak uygulama alanı bulabilir³⁴. Genel müsadere yasağı kaidesine göre, geminin de ceza hukuku bağlamında müsaderesinin söz konusu olabilmesi için, işlenen suç ile bir bağlantısının bulunması icap eder (Türk Ceza Kanunu³⁵ m. 54 ve 55)³⁶. Geminin bir ulaşım ve nakliye vasıtası olması hasebiyle, bilhassa kaçakçılık mevzuatı dairesinde müsadere söz konusu olmaktadır. Nitekim 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu³⁷ m. 13'e göre, kaçak eşya taşımada kullanılan veya kullanılmaya teşebbüs edilen her türlü taşıma aracının müsadere edilebilmesi için öngörülen şartlar düzenlenmiştir. Bunun gibi TCK m. 79'da ifadesini bulan göçmen kaçakçılığı suçu da, geminin müsaderesine yol açabilir³⁸.

Cebrî icra da, yargısal ve icraî bir prosedür olarak gemiye el konulması ile sonuçlanabilir. Cebrî icra, alacaklının alacağını devletin yardımı ile tahsil etmesini sağlayan bir usuldür³⁹. Kanun'un 1350 ilâ 1400'üncü maddeleri arasında, "*cebrî icraya ilişkin özel hükümler*" başlığı altında gemilerin haczine dair hükümler sevk edilmiştir. Bu kısımda ayrıca düzenlenmeyen hususlarda, İcra ve İflas Kanunu'nun - gemilerin de taşınır eşyadan olması hasebiyle - taşınır eşyalara dair hükümleri uygulanır. Bununla birlikte istisnaî bazı hâllerde, İcra ve İflas Kanunu⁴⁰'nun taşınmazlara dair hükümleri de uygulama alanı bulabilecektir (TTK m. 937).

Geminin seferden men edilip gemiye el konulabilmesi, ihtiyatî haciz kararı ile mümkün olur⁴¹. İhtiyatî haciz kararının infazı, geminin seferden men edilerek muhafaza altına alınmasını beraberinde

²⁹ Tafsilatlı bilgi için bkz. ÖZTÜRK, Bahri / EKER KAZANCI, Behiye / SOYER GÜLEÇ, Sesim: *Ceza Muhakemesi Hukukunda Koruma Tedbirleri*, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022. Zor kullanma olmaksızın, zilyedin rızası ile aynı amaca müteallik olarak eşyanın yetkili mercie teslim edilmesi ise muhafaza altına alınma olarak ifade edilmektedir (Bkz. CMK m. 123). Bkz. KIZILARSLAN, Hakan: *Tüzel Kişilere Özgü Koruma ve Güvenlik Tedbirleri*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020, s. 201. Muhafaza altına alınma da mahiyeti itibarıyla bir tür el koymadır ancak ilgilinin zilyedin rızası ile gerçekleşmektedir. Muhafaza altına alınması için eşyayı teslim etmek de, CMK m. 124'e göre bir yükümlülüktür; bu esastan olmak üzere muhafaza altına alınma da bu bapta bir kamu tasarrufudur.

³⁰ Nitekim Anayasa Mahkemesinin bir bireysel başvuruya dair kararında; "*Suçta kullanıldığı hususunda şüphe bulunan gemiye el konulmasının muhtemel bir müsadere güvence altına alınması amacı bakımından elverişli olduğu açıktır*" denilmek suretiyle şartları oluştuğu vakit gemilere, ceza muhakemesindeki bir koruma tedbiri mahiyetinde el konulmasının mümkün olduğu edilmiştir. Bkz. AYM, D.C., B. No: 2018/13863, T. 16.06.2021 (28.09.2021 tarihli ve 31612 sayılı Resmî Gazete).

³¹ DOĞAN, Koray: *Göçmen Kaçakçılığı Suçu*, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s. 191-192.

³² Tafsilatlı bilgi için bkz. KOCA, Mahmut / ÜZÜLMEZ, İlhan: *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 15. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022, s. 666; ACAR, Hüseyin: *Türk Ceza Hukukunda Müsadere Kurumu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2019. Bununla birlikte müsadere'nin bir ceza müeyyidesi olmadığına dair mülhazalar hakkında bkz. KIZILARSLAN, s. 388-391.

³³ 09.11.1982 tarihli ve 17863 sayılı Resmî Gazete.

³⁴ KOCA / ÜZÜLMEZ, s. 667.

³⁵ 12.10.2004 tarihli ve 25611 sayılı Resmî Gazete.

³⁶ KOCA / ÜZÜLMEZ, s. 657.

³⁷ 31.03.2007 tarihli ve 26479 sayılı Resmî Gazete.

³⁸ BÜYÜKKAYA, Muhammed Hüseyin: *Göçmen Kaçakçılığı (TCK m. 79)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2022, s. 219-220; EVİK, Ali Hakan: "*Göçmen Kaçakçılığı Suçu*", *Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2005, Cilt 9, Sayı 3-4, s. 172.

³⁹ POSTACIOĞLU, İlhan E.: *İcra Hukuku Esasları*, 4. Baskı, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982, s. 4; KURU, Baki: *İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflâs Hukuku*, 1. Baskı, Legal Yayınevi, İstanbul, 2016, s. 37; PEKCANITEZ, Hakan / ATALAY, Oğuz / SUNGURTEKİN ÖZKAN, Meral / ÖZEKES, Muhammet: *İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı*, 6. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 3.

⁴⁰ 19.06.1932 tarihli ve 2128 sayılı Resmî Gazete

⁴¹ Alacaklının, alacağının parasal değerini, deniz alacağı mahiyetini ve teminat göstermesi, ihtiyatî haciz kararı verilmesi için yeterlidir (TTK m. 1362 ve 1363). İhtiyatî haciz kararı verildiği tarihten itibaren üç (3) iş günü içinde alacaklı, kararı veren mahkemenin yargı

getirir (TTK m. 1366/1). Bu hüküm ile ihtiyatî haciz kararı ve geminin seferden men edilmesi arasında kanunî bir rabıta kurulmuş, geminin seferden men edilmesi ihtiyatî haczin tabii bir neticesi olarak düzenlenmiştir⁴². Cebrî icranın bu safhası ile birlikte, borçlunun eşya (gemi) üzerindeki tasarruf yetkisi kaldırılmış olur⁴³. Geminin ihtiyatî haczedilerek seferden men edildiği, TTK m. 1366/1’de sayılan kişilere tebliğ edildiği andan itibaren artık navlun sözleşmesinin ifasını engelleyen kamu tasarrufunun gerçekleşmiş olduğu kabul edilmelidir.

Gemi, ihtiyatî haczin infaz edileceği sırada limanda olursa; TTK m. 1366’ya göre seferden men edilerek ve muhafaza altına alınır. Bu hâlde navlun sözleşmesinin ifası bittabi mümkün değildir. Gemi şayet seferde olursa keyfiyet, Türk gemileri için kayıtlı olduğu geminin kayıtlı olduğu sicile, yabancı gemiler için ise geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna bildirilir (TTK m. 1367/1). Bir başka ifade ile gemi seferde iken infaz edilen ihtiyatî haciz kararı, fiilen sözleşmenin ifasını engellemez. Türk Bayraklı gemilerde ihtiyatî haciz kararı, malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu bulunan kişiye tebliğ edilir ve deniz alacağı için on gün içinde teminat verilmesi, aksi hâlde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur (TTK m. 1367/1-a). Bu bakımdan Türk gemileri, ihtiyatî haczin uygulandığı esnada seferde olmaları hâlinde, teminat vermeseler dahi o seferi tamamlayabileceklerdir. Bu esastan olmak üzere yolculuk başlamışsa ihtiyatî haciz, tek bir sefer için öngörülen navlun sözleşmesinin ifasını engellemez.

dd. Seferden Men Kızları (*Arrest Clauses*)

Geminin ihtiyatî haciz kararına bağılı olarak seferden men edilmesi, navlun sözleşmesinin ifasını fiilen engellemesine rağmen doktrinde, TTK m. 1218/1 hükmü kapsamında değerlendirilmemektedir. Bununla birlikte sözleşmelere bazı kızılar dercedilerek (*arrest clauses*), geminin haczedilerek seferden men edilmesinin neticeleri taraflarca düzenlenebilmektedir. Tatbikatta da, geminin seferden men edilmesi hâlinde, donatan veya taşıyanın kusuruna bakılmaksızın taşıtanın sözleşmeyi feshedebileceğine dair kızılar sözleşmelere dercedilmiştir. Daha ziyade gemi işletenler aleyhine oluşan bu durum, BIMCO tarafından hazırlanan ve seferden men riskini, ilgililerin kusuruna bağılı olarak dengeli bir şekilde dağıtılmasını öngören bir *Arrest Clause For Voyage Charter Parties 2019 (Seferden Men Kızı)*⁴⁴ ile tekrar ele alınmıştır.

Seferden Men Kızı, geminin yükleme limanın vardığı ve yüklemeye hazır olduktan sonra gerçekleşen el konulma ve seferden men hâllerinde uygulama alanı bulur⁴⁵. Ancak Kızıda, açıkça bir mahkeme kararı veya hükümet yetkilisinin emrinden söz edilir; bu bakımdan terör örgütleri veya bu statüyü haiz olmayan mahallî grupların karar ve uygulamaları Kızın dışında kalır⁴⁶. Mezkûr Kızıda seferden men (*arrest*), “*geminin bir mahkeme veya hükümet yetkilisinin emriyle alıkonulması, el konulması veya kısıtlanması*” şeklinde tarif edilmiştir. Bu tarif, gemilerin ihtiyatî haczine dair milletlerarası sözleşmelerdeki “*arrest*” tarifine nazaran son derece geniştir⁴⁷.

çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını talep eder (TTK m. 1364). Gemilerin limanda kaldıkları sürenin sınırlı olması ve ihtiyatî haciz başvurusunun öğrenilmesi hâlinde limandan ayrılma ihtimali, mahkemenin borçluya herhangi bir tebligat yapmadan ve duruşma açmadan karar vermesini gerektirir. Bkz. ATAMER, Kerim: *Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV Deniz İcra Hukuku*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 233. Bu yönüyle taşıyanın, ihtiyatî haciz kararının tebliği ile keyfiyeti öğrenmesi, bir bakıma navlun sözleşmesinin tüm ilgilileri için beklenmedik bir durum oluşturabilir.

⁴² Bu yöndeki Yargıtay kararları için bkz. ATAMER, s. 237.

⁴³ Bkz. ÜSTÜNDAĞ, Saim: *İcra Hukukunun Esasları*, 8. Baskı, İstanbul, 2004, s. 143; KURU, s. 207.

⁴⁴ Bkz. BIMCO Arrest Clause For Voyage Charter Parties 2019 (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/arrest_clause_for_voyage_charter_parties_2019_ET; 27.03.2024).

⁴⁵ Gemi varma limanına gelmiş olsa da henüz yüklemeye hazır değilse (henüz NOR/*notice of readiness* verilmemişse), genellikle sözleşmelere dercedilmiş olan iptal kızı (*cancellation clause*) uygulama alanı bulur. Bkz. HILL, Christopher: *Maritime Law*, 6. Baskı, Informa Law from Routledge, Oxon, 2014, s. 215; BAUGHEN, Simon: *Shipping Law*, 6. Baskı, Routledge, Oxon, 2015, s. 209-210.

⁴⁶ Bununla birlikte taraflar, tatbikatta kullanılan standart sözleşmeleri kendi arzularına göre değiştirebilecekleri gibi, standart kızıları da kendi tercihleri doğrultusunda değiştirip yeniden düzenleyebilirler.

⁴⁷ Gemilerin ihtiyatî haczi olarak tercüme edilen “*arrest*” kavramı; hem 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyatî Haczi ile İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (*International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships*), hem de 1999 tarihli Gemilerin İhtiyatî Hacizine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (*International Convention on Arrest of Ships*) kapsamında tarif

Seferden Men Klozunda, sözleşmenin mümkün olduğunca ayakta tutulması gözetilmiş; geminin seferden men edilmesi üzerine evvelâ tarafların gemiyi kurtarmak için çaba göstermesi gerektiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte taşıtanın, alt taşıtanın, çalışanlarının veya temsilcilerinin fiili, ihmâli veya temerrüdü neticesinde geminin tutuklanması hâlinde, herhangi bir fesih hakkından söz edilmemiştir. Ancak bunlardan birinin sorumlu olmadığı diğer tüm seferden men hâllerinde (seferden menin haksız olduğu veya taşıyan ya da işletenin sorumlu olduğu hâller); yüklemenin henüz yapılmamış olması ve tutuklanmanın üzerinden on dört (14) geçmesi hâlinde teminat verilmezse, taşıtan yazılı bildirimde bulunarak sözleşmeyi feshedebilir.

b. İktisadî Yaptırımlar

Varma yeri ile ticaretin yasaklanması ile taşıma konusu eşyanın tamamının ihracat, ithalat veya transit geçişinin yasaklanması farklı kamu tasarrufları olarak değerlendirilmekle birlikte çoğu zaman iç içe geçtiği için bunları aynı bapta ele almak mümkündür. Ticaret ve malların serbest dolaşımına dair yasaklar; bir devletin tek taraflı kararından veya iç hukuk yetkisini kullanmasından kaynaklanabileceği gibi; bir milletlerarası iktisadî yaptırım kararına bağlı olarak da uygulanabilir. Mesela BM Güvenlik Konseyi, Kuveyt'in işgali ve sonrasında Irak ve Kuveyt'e yapılan tüm ithalat ve ihracatı yasaklayarak tam bir ambargo uygulamıştır⁴⁸. Varma limanı devletin bir iç hukuk yaptırımı ile söz konusu olabileceği gibi; bir ambargo kararına bağlı olarak topyekûn bir ticaret yasağı veya ürün ya da şirket bazlı, belli bir örgütü veya özel şirketi hedef alan yasaklamalar da söz konusu olabilir⁴⁹. Hakeza Yugoslavya'ya uygulanan ambargo, ticaret ile birlikte transit geçişin de yasaklanmasını kapsamaktaydı⁵⁰. Bu yasaklamalar veya kısıtlamalar, üçüncü ülkelerdeki firmaların ve kişilerin de hedef ülke ile ticaretini yasaklamaya yönelik olabilir⁵¹.

Birleşmiş Milletler Antlaşması'nın 41'inci maddesinde ekonomik ve diplomatik ilişkilerin kesilmesi, ulaşımın engellenmesi gibi birtakım yaptırımlardan söz edilmiştir⁵². Bu yaptırımlar arasında, deniz ulaşımının da tümüyle veya bir bölümünün kesintiye uğratılması zikredilmiştir. Bununla birlikte BM Güvenlik Konseyi tarafından alınan yaptırım kararları, doğrudan şirketler ve bireyler için yükümlülükler getirmez; üye devletlere yükümlülük getirir⁵³. Dolayısıyla bu gibi kararlar, ilgili liman devleti otoritelerince konulan ve fiilen tatbik edilen bir yasak olmadığı sürece TTK m. 1218/1 kapsamında navlun sözleşmesinin ifasına yönelik bir engel değildir. Ancak ticaret yasağı içeren yaptırımın mutlaka bir BM veya Güvenlik Konseyi kararına istinat etmesi gerekmez. Devletlerin tek taraflı olarak öngördükleri birtakım iktisadî yaptırımlar da söz konusu olabilir⁵⁴. Şüphesiz ki bu tek taraflı yaptırımların

edilmiştir. Her iki sözleşmede yer alan ihtiyatî haciz tariflerinde müessesenin; bir deniz alacağının teminat altına alınması için yargısal bir faaliyet neticesinde alınan geçici koruma tedbiri olduğu ifade edilmiştir. Sözleşmelerin hazırlanması sürecinde, bu tariflere tartışmalarla ilgili bkz. YILMAZ, Onur: *Gemilerin İhtiyatî Haczi*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023, s. 36-46. Bu esastan olmak üzere geminin bir ceza mahkemesi kararı ile veya liman devletin bir iktisadî yaptırım kararı ile alıkonulması "arrest" kavramının kapsamı dışındadır. Ancak BIMCO Seferden Men Klozunda "arrest" kavramı; alıkonulma, el konulma ve kısıtlanma (*detention, seizure and restraint*) gibi geminin fiilen sefere çıkmasına izin verilmeyen tüm hâlleri kapsayacak şekilde ve sadece bir deniz alacağına bağlı yargısal işlemlerle değil; liman devleti kontrolü ile alıkoyma, iktisadî yaptırımlar veya savaş riskleri veya bir kararın infazını kapsayan geniş bir uygulamaya işaret etmektedir. Bkz. BIMCO Arrest Clause for Voyage Charter Parties 2019, *Explanatory Notes* (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/arrest_clause_for_voyage_charter_parties_2019, ET: 10.04.2024). Bu esastan olmak üzere sözleşmeye dâhil edilen klozun içeriği ve kullanılan terimlerin tariflerine göre, gemiye bir ambargo sebebiyle el konulması veya mahkemenin muhafaza altına alması gibi hâllerde de kloza başvurmak mümkün olabilir.

⁴⁸ ASADA, s. 29; CURRIE, John H.: *Public International Law*, 2. Baskı, Irwin Law, Toronto, 2008, s. 492.

⁴⁹ GOLLIARD, Mélanie Marilyne: *Economic Sanctions: Embargo on Stage. Theory and Empirical Evidence*, University of Tampere, 2013, s. 24; GORDON, Richard John Francis / SMYTH, Michael / CORNELL, Tom: *Sanctions Law*, Hart Publishing, Portland Oregon, 2019, s. 17-18; ASADA, s. 29.

⁵⁰ ASADA, s. 30.

⁵¹ ALEXANDER, Kern: *Economic Sanctions: Law and Public Policy*, Palgrave Macmillan, London, 2009, s. 59; BAL, Abhinayan Basu: "Maritime Lawfare: The Impact of Unilateral Sanctions on Law and Practice on Navigation and Seaborne Trade", (Ed.) SUBEDI, Surya P.: *Unilateral Sanctions in International Law*, Hart Publishing, London, 2021, s. 263.

⁵² ŞİMŞEK, Galip Engin: "Uluslararası Hukuk Açısından Ekonomik Yaptırımlar ve ABD'nin Tek Taraflı Yaptırımlarının Kısa Bir Değerlendirilmesi", *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 2021, Cilt 78, Sayı 4, s. 2054-2055; SHAW, Malcolm N.: *International Law*, 6. Baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 2008, s. 1242.

⁵³ AKKUTAY, s. 423; GORDON / SMYTH / CORNELL, s. 20.

⁵⁴ ŞİMŞEK, s. 2061.

üçüncü devlet vatandaşları için sonuç doğurması, kararı alan ülkenin askerî veya iktisadî gücü ile doğru orantılıdır. Devletler, kendi liman ve iç sularına dair ticaret ve seyrüsefer rejimini belirlemeye yetkilidir⁵⁵. Tek taraflı yaptırımlar bakımından şüphesiz ki akla önce Amerika Birleşik Devletleri gelmektedir ve tabii ki bunlar en etkili tek taraflı yaptırımlardır⁵⁶. Mesela 2017’de yürürlüğe giren CAATSA yasası ile ABD’nin hedef ülkelere yönelik ihracat ve ithalat kısıtlamaları, varlıkların dondurulması, ABD finansal sistemine erişimin kısıtlanması gibi birtakım yaptırımlar uygulanabilmektedir⁵⁷. Hakeza Birleşik Krallık da Anti-Terör yasası (*Counter-Terrorism Act 2008*) ile kamu otoritesine, belirli kişi ve kuruluşlarla iş ilişkisine girilmesini yasaklama yetkisi verilmiştir⁵⁸. Tek taraflı yaptırımların milletlerarası hukuka uygunluğu ise şüphesiz tartışmalıdır⁵⁹.

Taraflar navlun sözleşmesine, iktisadî yaptırımların tesiri ile alâkalı birtakım şartlar dercedebilirler. Bilhassa BIMCO tarafından hazırlanan yaptırım klozları⁶⁰ uygulama alanı bulmaktadır. Bu klozlarda yaptırım makamı BM, AB, Birleşik Krallık, ABD olarak örnek kabilinden zikredilmiş ve diğer herhangi bir geçerli yetkili makam veya hükümet ifadesi ile devletler hukuku bakımından bir meşruiyet aranmıştır. Ancak taraflar yaptırım makamını, arzu ettikleri şekilde belirleyip sınırlandırabilirler. Her iki kloz da, bazı nüanslar ile birlikte, tarafların herhangi bir yaptırıma tâbi olmadıkları yönünde taahhütler içerir. Buna rağmen herhangi bir yaptırım söz konusu olması hâlinde, yaptırıma tâbi olmayan taraf sözleşmeyi feshedebilir ve zararının tazminini talep edebilir.

c. Yükleme ve Varma Limanlarının Abluka Altına Alınması

Abluka kavramı, Denizde Silahlı Çatışmalara Uygulanabilecek Milletlerarası Hukuka Dair San Remo Rehberi 4’üncü bölüm 2’nci kısımda, bir savaş usulü olarak ifade edilmiştir⁶¹. Rehber’de açık bir tanım yapılmamıştır; lakin abluka, savaşan bir devletin, diğer devletlerin gemi veya araçlarının hedef devlete ait olan veya hedef devlet tarafından işgal edilmiş belirli liman, hava limanı veya kıyı alanlarına giriş çıkışın engellenmesi olarak tarif edilebilir⁶². San Remo Rehberi’nde, abluka mefhumunun esasları açıklanmaya, mefhuma hukukî ve etik bir çerçeve çizilmeye çalışılmış; abluhanın ölçülü, sivil halkı hayatına devam etmesi için gereken ihtiyaçlardan mahrum bırakmayacak, tarafsız devletlerin liman ve kıyılarına ulaşım engel olmayacak şekilde deklere edilip uygulanması gerektiği gibi birtakım ilkelere yer verilmiştir⁶³. Birleşmiş Milletler Anlaşması’nın 42’nci maddesinde de abluka, kuvvet kullanımını içeren bir yaptırım türü olarak zikredilmiştir⁶⁴. Bu bakımdan abluka, hem savaş hem de barış esnasında uygulanabilecektir.

Bununla birlikte TTK m. 1218/1 düzenlemesine istinaden navlun sözleşmesinin taraflarının fesih haklarını kullanabilmeleri için, yükleme ve varma limanlarını abluka altına alınmasının, milletlerarası hukuka uygun olması ve San Remo Rehberi’nde yer verilen ilke ve kıstaslara uygun şekilde deklare edilmesi şart değildir. Mühim olan, navlun sözleşmesinin ifasını fiilen imkânsız kılacak şekilde yükleme ve varma limanlarına giriş ve çıkışların engellenmiş olmasıdır. Nitekim abluka, mahiyeti itibari-

⁵⁵ HILLIER, Tim: Sourcebook on International Law, Cavendish Publishing, London, 1998, s. 378.

⁵⁶ GORDON / SMYTH / CORNELL, s. 258.

⁵⁷ ASADA, s. 65.

⁵⁸ GORDON / SMYTH / CORNELL, s. 245.

⁵⁹ BAL, s. 262.

⁶⁰ Bkz. Navlun Sözleşmeleri için Yaptırım Klozu (*BIMCO Sanctions Clause For Contracts Of Affreightment 2022*) (<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions-clause-for-contracts-of-affreightments>, ET: 05.04.2024) ve Yolculuk Çarteri için Yaptırım Klozu (*BIMCO Sanctions Clause For Voyage Charter Parties 2020*) (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/sanctions_clause_for_voyage_charter_parties_2020_ET:05.04.2024).

⁶¹ Tafsilatlı bilgi için bkz. CANCA, Hakan Selim: *Devletlerin Gemilere Müdahale Yetki ve Yükümlülükleri: Deniz Kamu Hukuku: Deniz Savaş Hukuku: Deniz Güvenliği: PSI Prensipieri: San Remo Rehberi*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015.

⁶² VON HEINEGG, Wolff Heintschel: “The Current State of The Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the San Remo Maunal”, *International Law Studies, The Law of War in the 21st Century: Weaponry and the Use of Force*, Sayı 82, s. 276; BAL, s. 264.

⁶³ Bkz. CANCA, s. 239-240.

⁶⁴ SHAW, s. 1251; ASADA, s. 30.

le hukukî olmaktan ziyade fiilî bir engeldir. Tabiatıyla tamamen gayrimeşru olarak kabul edilebilecek güçlerin de, limana giriş ve çıkışları fiilen engellemesi mümkündür.

B. Savaş Hâli

TTK m. 1218/4 hükmünde savaş hâli, diğer bazı şartların da varlığı hâlinde taraflara fesih hakkı veren bir hâl olarak düzenlenmiştir. Savaş da esasında bir kamu tasarrufudur ancak kanun koyucu savaş hâlini, TTK m. 1218/1’de sayılan kamu tasarrufları arasında zikretmediği gibi, farklı hukukî esaslara tâbi tutmuştur. Evvelâ savaş hâlinin TTK m. 1218 bağlamında fesih hakkını gündeme getirebilmesi için, gemi veya taşıma konusu eşyanın tamamı yahut her ikisinin serbest sayılmaması ve zapt veya müsadere tehlikesi bulunması gerekir⁶⁵. Diğer farklılık ise, bu tehlikenin varlığı hâlinde, fesih hakkını kullanabilmek için tarafların herhangi bir bekleme süresinin bulunmamasıdır. Bu esastan olmak üzere hükmün tefsirini yapabilmek için, hükümde zikredilen “savaş hâli” mefhumunu, bilhassa milletlerarası hukuk bağlamında ve bu bağlamın TTK m. 1218/4’te yer alan düzenlemeyle kurulabilecek bağlantısını değerlendirmek icap eder.

Birleşmiş Milletler Anlaşması’nın 2 (4) hükmüne göre tüm üye devletler, uluslararası ilişkilerinde gerek herhangi bir devletin toprak bütünlüğüne ya da siyasal bağımsızlığına karşı, gerek BM amaçları ile bağdaşmayacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanma tehdidine ya da kuvvet kullanılmasına başvurmaktan kaçınmakla yükümlüdürler. Bu hüküm, aynı zamanda milletlerarası örf ve adet hukukunun bir ilkesi olarak tezahür etmiştir ve tüm devletler için bağlayıcı mahiyettedir⁶⁶. Hükümde, savaş kavramından ziyade kuvvet ifadesi yer almıştır; bu bakımdan içinde kuvvet unsurunu bulunduran farklı türdeki müdahaleleri de yoğunluğuna göre bu hükmün kapsamında değerlendirmek mümkündür. Bununla birlikte kuvvet kullanımının, TTK m. 1218/4 bağlamında silahlı kuvvet olarak anlaşılması gerekir. İktisadi güç kullanımını bu kapsamda değerlendirmem gerekir, nitekim iktisadi kuvvet kullanımı olarak değerlendirilebilecek ambargo veya ticaret yasakları, TTK m. 1218/1’de ayrıca zikredilmiştir.

TTK m. 1218/1 ve 1218/4 hükümlerindeki farklılığın sebebi, savaş hâlinin tabiatı ile ilişkili olsa gerekir. Savaş, çok farklı şekillerde tezahür edebilir. Bir devlet, bir diğer devlete savaş ilân etmesine rağmen, başka devlet gemileri veya kişileri açısından herhangi bir zorluk söz konusu olmayabileceği gibi, taşıma konusu eşyanın mahiyeti veya savaşan devletlerin belirli bir gemiye veya ürüne yönelik ticaret serbestisini muhafaza yönünde anlaşmaları da mümkündür. Böyle bir durumda, navlun sözleşmesinin ifasına dair bir engel veya tehlikeden söz etmeye hacet olmayacağından, fesih hakkı da söz konusu değildir. Bekleme süresinin olmaması ise savaşın, beklenmedik bir anda vuku bulması ve ekseriyetle de çok kısa sürede sona ermemesinin bir neticesi olarak telakki edilebilir.

Savaş hâli, çoğu zaman gemiye veya taşıma konusu eşyaya yönelik bir tahdit, buna bağlı olarak da zapt ve müsadere tehlikesini beraberinde getirir. Mesela savaş esnasında bir ticaret gemisine kontrabant⁶⁷ taşıdığından bahisle el konulması söz konusu olabilir. Düşmana ait bir limana veya kıyıya kontrabant taşıdığından şüphelenilen ticaret gemilerine müdahale ve el koyma yetkisinin olduğu kabul edilmektedir⁶⁸. Bu yetki kapsamında, kontrabant taşıdığından şüphelenilen gemi üzerinde ziyaret ve arama (*visit and search*) hakkı kullanılacaktır⁶⁹.

Milletlerarası hukukta, savaş hâli ile kuvvet kullanılan diğer durumlar arasında birtakım ayrımlar yapılmış olmasına rağmen, pratik anlamda bu ayrımın tespiti edilebilmesi her zaman mümkün olmay-

⁶⁵ Bu hâlde geminin veya taşıma konusu eşyanın serbest sayılmaması ya da bunların zapt ve müsadere dair kati bir karar veya duyurunun varlığı şart değildir. Böyle bir ihtimâlin varlığına dair mâkûl bir değerlendirme yeterlidir. Bkz. ABRAHAM, s. 527.

⁶⁶ SHAW, s. 595.

⁶⁷ San Remo Rehberi m. 148’de *kontrabant*, düşmanın hâkimiyetindeki bir yere ulaştırılması hedeflenen ve silahlı çatışmada kullanılmaya elverişli mallar olarak tarif edilmiştir.

⁶⁸ CANCA, s. 222; BAL, s. 265.

⁶⁹ RAMBERG, Jan: *Cancellation of Contracts of Affreightment on Account of War and Similar Circumstances*, Eländers Boktryckeri Aktiebolag, Göteborg, 1970, s. 129.

bilir. Hatta TTK m. 1218/4 hükmü açısından, bu ayırımın yapılmasının gereği olup olmadığı da tartışılabilir. Mesela savaşa varmayan zorlama yollarından biri olarak kabul edilen *müdahale* (*intervention*), kuvvet kullanılmasını içeren bir uygulamadır⁷⁰. Bir ülkenin kıyıları ve limanları, bombardımana tutulabilir, limana yanaşmak mümkün olmayabilir. Yahut barış içinde devletin toprağı veya limanları işgal edilebilir. Bunun gibi ülkedeki iç karışıklıklar, isyanlar ve terör eylemleri de limanlara yanaşmayı tehlikeli veya imkânsız kılabilir. Meşru otoritenin bu eylemlere yönelik cevapları da aynı şekilde şiddet içererek, ticareti engelleyecek bir mahiyet alabilir.

Tüm bu ve benzeri hâller, savaş hâli olarak değerlendirilebilir mi? Mesela bir limanın bombardıman altına alınarak, rıhtımlarının yıkılması, işletmenin yok edilmesi, savaş hâli olarak telakki edilebilecek midir? Günlük hayatta bu ve benzeri şiddet eylemlerinin savaş hâli olarak tavsifi, hatta savaştan daha acı neticeler doğurabilmesi bakımından çok etkisi yaratması mümkündür. Savaş ve bu gibi hâller, limanda gemiye fiziksel bir tehlike yaratacak duruma geldiğinde de esasında limanı güvensiz kılar⁷¹. Ancak TTK m. 1218/4 hükmünde yer alan düzenlemenin odak noktası, savaşın içerdiği şiddet veya devletin kıyıların fiilen tehlike içermesi değildir. Düzenlemenin odak noktası, fizikî olmaktan ziyade hukukîdir. Savaş hâlinde, geminin veya eşyanın serbestisinin engellenmesi, zapt veya müsadere tehlikesinin mevcut olmasıdır. Devletler arasında bir savaş ilânının olmadığı veya savaş ilân edilmiş olsa dahi zapt veya müsadere tehlikesinin söz konusu olmadığı ve fakat fiilî birtakım engeller, tehlikeler yahut şiddet içeren hâllerin varlığı hâlinde TTK m. 1218/1 hükmüne başvurmak icap eder⁷².

Mesela 24 Şubat 2022 tarihinde patlak veren Rusya-Ukrayna savaşının yol açtığı küresel gıda krizinin çözülmesi amacıyla 22 Temmuz 2022 tarihinde İstanbul'da, Türkiye Cumhuriyeti Devleti öncülüğünde Türkiye, Rusya, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler arasında tahıl koridoru anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile birlikte Ukrayna'dan tahıl sevkiyatının kontrollü olarak serbest bırakılması kararlaştırılmıştır⁷³. Müteaddit kereler uzatılan bu anlaşma karşısında, savaş hâli mevcut olmasına rağmen tahıl yüklü gemilerin zapt ve müsadere söz konusu olmayacağından, bu limanlar arasındaki tahıl sevkiyatı amaçlı navlun sözleşmelerinin TTK m. 1218/4 hükmüne istinaden feshi kural olarak söz konusu olmayacaktır.

Savaş hâline dair navlun sözleşmelerine birtakım hükümler ve klozlar dercedilebilir. Ya da açıkça savaş hâli zikredilmeksizin, savaş hâlinde de uygulama alanı bulabilecek klozlar söz konusu olabilir⁷⁴. Tatbikatta *savaş riski klozu* (*war risk clause*) ve *savaş fesih klozu* (*war cancellation clause*) olarak adlandırılan klozların sözleşmelerde yer aldığı görülmektedir. Savaş riskleri klozu (*BIMCO VOYWAR 2013*)⁷⁵, savaş ve benzeri hâllerin bazı neticelerine bağlı olarak, taşıyan ve kaptana kararlaştırılan rotadan sapma, alternatif başka bir limana boşaltma yapma gibi birtakım imkânlar sağlamak ve bunların bir sözleşme ihlâli olmayacağı yönünde hükümler ihtiva etmektedir. Bir başka ifade ile sözleşmenin ayakta tutulmasına önem verilmiştir. Ancak bazı savaş klozlarında, savaş hâlinde taraflara sözleşmeyi sonlandırma imkânı da verilmektedir.

Klozda savaş hâli; yaşanan hadisenin hem faili, hem de türü bakımından son derece geniş kapsamlı şekilde tanımlanmıştır. Herhangi bir şahıs, grup, terör örgütü, siyasî grup veya hükümetin taraf

⁷⁰ EREN, s. 249.

⁷¹ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSKI / LAMBERT / STURLEY, s. 135.

⁷² Nitekim Lordlar Kamarasının *Board of Trade v. Hain Steamship Company Ltd.* kararında; savaş ilânı ve hâlinin geçerli olmasına rağmen ateşkes ilân edilmesinin, navlun sözleşmesini etkileyebilecek bir savaş hâli olarak değerlendirilmeyeceği ifade edilmiştir. Bkz. DAVEY / DAVEY / CAPLIN, s. 39.

⁷³ Tahıl Koridoru Anlaşması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. CANDAN, Tolga / HALHALLI, Ozan Emin: "A Brief Analysis Of The Grain Corridor Agreement In Terms Of International Law", *Ankara Barosu Dergisi*, 2022, Cilt 80, Sayı 4, s. 363-404; YENGİNAR, Altuğ: "Rusya-Ukrayna Savaşının Bir Sonucu Olarak İmzalanana Tahıl Koridoru Anlaşmasının Montrö Boğazlar Sözleşmesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi", *Journal of Marine and Engineering Technology*, 2022, Cilt 2, Sayı 2, s. 101-10.

⁷⁴ RAMBERG, s. 67.

⁷⁵ Bkz. BIMCO War Risks Clause For Voyage Chartering 2013 (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013, ET: 29.03.2024).

olduğu; hâlihazırda devam eden veya başlama ihtimâli bulunan her türlü savaş, iç savaş, hasmane tutum, devrim, ayaklanma, iç karışıklık, savaş benzeri hareketler, mayın döşenmesi, korsanlık, düşmanca veya kötünietli hareketler (tüm gemilere ya da belirli bayrakları taşıyan gemi, malik ya da belirli yükler ya da belirli tabiyetteki mürettebata karşı uygulanan) abluka, kloxun kapsamında girmektedir. Kanun'da savaş hâline bağlı fesih sebebi, taşınacak eşyanın tamamı yahut her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zapt veya müsaderesine bağlı kılınmış iken; *VOYWAR 2013*'de bunların "*savaş riskleri*"ne maruz kalması gibi daha geniş kapsamlı bir ifade kullanılmıştır. Böyle bir riskin mevcudiyetini değerlendiren kaptan veya taşıyan yüklemenden önce, sözleşmeyi feshetme veya sözleşmenin savaş riskleriyle karşılaşılabilecek kısımlarını ifadan kaçınma hakkını haizdir. Yükleme başladıktan sonraki savaş tehlikesi için fesih hakkı öngörülmemiş, bunun yerine alternatif boşaltma limanları ve ek navlun ücreti gibi seçenekler ile sözleşmenin ayakta tutulması gözetilmiştir.

Savaş fesih/iptal klozu (*War Cancellation Clause 2004*)⁷⁶ ise, savaş ilânı olsun veya olmasın belirlenen ülkeler arasında savaş çıkması hâlinde sözleşmeyi fesih hakkı vermektedir. Bu kloxun sözleşmeye derç edilmesi hâlinde, başkaca hiçbir şart gözetilmeksizin savaşın patlak vermesiyle sözleşmenin feshi gündeme gelebilecektir. Savaşla ilgili kloxlarda, şüphesiz ki tarafların takdir yetkisi bulunur. Standart kloxlardaki savaş tarifini, limanları ve taraf ülkeleri sınırlandırabilecekleri gibi; savaş riskini takdir etme yetkisini taşıyana da bırakabilirler⁷⁷.

Türk Ticaret Kanunu'nda ve sık kullanılan tip kloxlarda, savaş mefhumu milletlerarası hukuktan ziyade deniz ticaretine ve navlun sözleşmesine olan tesiri üzerinden açıklanmıştır. Gerçekten de ortalama deniz tacirinin savaş kavramını, milletlerarası hukuktaki teknik manasıyla kullanması kendisinden beklenemez⁷⁸. Tatbikatta savaş hâlinin ne olduğuna, somut olaya göre karar vermek icap edebilir⁷⁹. Ancak bu hâlde de, yaşananların savaş mahiyetinde olup olmadığının tespiti meselesi söz konusu olacaktır. Kanun'a göre gemi ile taşınacak eşyanın tamamı yahut her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zapt veya müsaderesi tehlikesi varsa, bir savaş hâlinin tespiti nispeten kolaydır. Ancak savaş kloxlarında, savaş riskleri daha geniş bir şekilde ele alındığından somut olayın değerlendirilmesi ehemmiyet kazanır. Savaşlar bilhassa 1950'li yıllardan itibaren ultimatolar, karşılıklı açıklamalar ve savaş ilânı gibi belirli birtakım sıralı prosedürler olmaksızın patlak vermeye başlamıştır. Önleyici saldırı doktrini ile bölgesel ve mahallî savaşlar gündeme gelmiş; dünyanın bir bölgesinde savaşan güçlerin diğer bir bölgede ilişkilerini normal şekilde devam ettirmeleri gibi asimetrik pozisyonlar görülmeye başlanmıştır. Dolayısıyla bu kapsayıcı yorum, sadece bir özel hukuk bakımından değil, çağın savaş usulü ve gereklerinin de kaçınılmaz bir neticesidir⁸⁰.

C. Kanunda Öngörülmeyen Tabî Bir Olay veya Umulmayan Hâl Sebebiyle Sözleşmenin Amacının Kaybolması

TTK m. 1222/1 hükmünde, yolculuğun yukarıda üzerinde durulan hâllerden başka bir tabî olay veya umulmayan diğer bir hâl yüzünden başlamadan veya başladıktan sonra gecikmesi hâlinde navlun sözleşmesinin akıbeti düzenlenmiştir. Düzenlemeye göre yolculuğun, Kanunda öngörülenler dışında

⁷⁶ Bkz. BIMCO War Cancellation Clause 2004 (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_cancellation_clause_2004_ET:25.03.2024).

⁷⁷ PLOMARITOU / PAPADOPOULOS, s. 308.

⁷⁸ Bkz. DAVEY / DAVEY / CAPLIN, s. 36.

⁷⁹ *Kawasaki Kisen Kaisha v. Bantham Steamship Company Ltd.* davasında; Japonya'nın dâhil olduğu bir savaş çıkması hâlinde, taraflara charterpartiyi sonlandırma hakkı verilmesi ve sözleşme akdedildikten sonra Çin-Japon savaşının patlak vermesi üzerine yaşanan uyumsuzluk görülmüştür. Savaşın çıkması ile Bentham sözleşmeyi sonlandırmış; tahkim ve temyiz safhalarında ise Kawasaki savaşın milletlerarası hukuk bakımından teknik bir terim olduğu, savaş hâlinin mevcut olup olmadığı konusunda Dışişleri Bakanlığında görüş alınması gerektiğini ve her iki tarafın da *animus belligerendi* (savaşma niyeti) açıklamadığını ileri sürmüştü; ancak bu gerekçeler elliden (50) fazla fiili muharebenin gerçekleştiği, Japon donanmasının Çin kıyılarını abluka altına aldığı değerlendirilerek; bir başka ifade ile fiili savaş hâlin göz önünde bulundurularak kabul görmemiştir (bkz. RAMBERG, s. 426-427; DAVEY / DAVEY / CAPLIN, s. 35-36; KEITH, Michel: *War, Terror and Carriage by Sea*, Informa Law from Routledge, London, 2004, 9-10).

⁸⁰ Savaş konseptinin evrimine dair tafsilatlı izahat için bkz. CURRIE, s. 464-465; RAMBERG, s. 59-60.

bir tabiî olay veya umulmayan diğer bir hâl yüzünden başlamadan veya başladıktan sonra gecikmesi, kural olarak tarafların hak ve yükümlülüklerini değiştirmez. Buna göre gecikmeye yol açan sebep ortadan kalktıktan sonra taraflar, kararlaştırdıkları edimleri yerine getireceklerdir. Bununla birlikte gecikme yüzünden sözleşmenin belli amacının kaybolması hâlinde, tarafların hak ve yükümlülükleri değişebilecektir.

1. TTK m. 1222/1 Hükümüne Göre Feshin Şartları

a. Tabiî Bir Olay veya Umulmayan Hâl Sebebiyle Gecikme

Denizcilik faaliyetlerinin güvenli ve planlandığı gibi yürütülmesi, sadece insan unsurunun başarı ve kabiliyetine bağlı değildir; deniz ve hava şartlarının da elverişli olması icap eder. Bu bakımdan birer mücbir sebep olarak telakki edilebilecek sis, fırtına ve yıldırımdan mütevellit yangın gibi tabiî olaylarla karşılaşmak mümkündür. Gerçekten de mücbir sebep; sorumlu kişinin hukuka aykırı davranışta bulunmasına sebep olan, haricî, kaçınılmaz ve öngörülmesi mümkün olmayan hadiselerdir⁸¹. Bu bakımdan öngörülebilir ve beklenen tabiî olaylar, mücbir sebep olarak değerlendirilemez. Umulmayan hâl (kaza) ise bir yapma veya yapmama kusurundan ileri gelmeyen, mutad dikkat ve özen kuralları dairesinde öngörülebilmesi mümkün olmayan hadiselerdir⁸². Neticeleri mâkûl ve mutad tedbirlerle önlenilecek hadiseler, umulmayan hâl olarak değerlendirilemez⁸³. Tabiî olaylar ile umulmayan hâlin ortak özelliği, öngörülememesidir.

TTK m. 1218 hükmü kapsamındaki kamu tasarrufları ve savaş hâli de, çoğu zaman öngörülememesi niteliktedir. Ancak bunlar, TTK m. 1218’de özel olarak düzenlendiği için, TTK m. 1222 hükmünün uygulanması söz konusu olmaz⁸⁴. Bu tabiî olaylar ve umulmayan hâller, TTK m. 1218’de zikredilmeyen her türlü sebepten kaynaklanabilir. Buzlanma, bir limana uğramayı gerekli kılan kazalar, taşıyanın kusuru olmaksızın makinelerin hasar görmesi, taşıyanın kusuru olmaksızın el koyma veya haciz gibi hadiselerdir ki bunlar taşıma taahhüdünün ifasını imkânsız kılmaz ama geciktirir⁸⁵. Şayet bir müşterek avarya hadisesi yoksa kural olarak, bu hâlde herkes kendi zararına katlanacak ve sözleşmenin feshi söz konusu olmayacaktır⁸⁶.

Taraflar, aralarındaki sözleşmeye mücbir sebebin tarif edildiği ve neticelerinin kaydedildiği bir mücbir sebep klozu (*force majeure clause*) ekleyebilirler. Nitekim BIMCO Mücbir Sebep Klozu⁸⁷ ile mücbir sebep; mâkûl olarak öngörülememiş, kontrol dışında kalan ve engellenememiş veya üstesinden gelinememiş hadiselerdir. Klozda mücbir sebep hâlleri, sınırlı olmayacak ve fakat çok kapsamlı bir şekilde sayılmıştır. Bunların arasında savaş riskleri klozunda yer alan hâller, abluka, ambargo ve ticaret kısıtlamaları, korsanlık ve terör eylemleri, hükümet ve kamu otoritesinin kanunî ve kanuna aykırı fiilleri ile el koyma, salgın ve pandemi, doğal afetler, olağanüstü hava şartları, patlama, yangın, su yollarının tıkanması, iletişim ve bilgi sistemlerinin bozulması, radyasyon veya radyoaktivite, boykot, grev ve lokavt gibi hâller sayılmıştır. Mâmâfih mücbir sebebin bilhassa haricî olma vasfına değinilmiş; etkilenen tarafın kendisinin sebep olduğu mücbir sebeplerde Klozun uygulanmayacağı ifade edilmiştir⁸⁸.

⁸¹ ANTALYA, O. Gökhan: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Marmara Hukuk Yorumu, Cilt V/1, 2, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019, s. 301.*

⁸² GÖKNİL, Mazhar Nedim: *Deniz Ticareti Hukuku, 2. Tabii, Alaeddin Kıral Basımevi, Ankara, 1942, s. 322; GÜLTEKİN, Galip: “Deniz Hukuku. Çatma, Kurtarma ve Yardım”, Cemil Bilsel’e Armağan, İstanbul, 1939, s. 614; YAZICIOĞLU, s. 463.*

⁸³ GÖKNİL, s. 322; GÜLTEKİN, s. 614; YAZICIOĞLU, s. 463.

⁸⁴ ÇAĞA, s. 263.

⁸⁵ ABRAHAM, s. 543.

⁸⁶ ABRAHAM, s. 543.

⁸⁷ Bkz. BIMCO Force Majeure Clause 2022 (<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/force-majeure-clause-2022, ET: 29.04.2024>).

⁸⁸ Bkz. BAUGHEN, s. 265.

Kloza göre taraflar, mücbir sebebin sözleşmenin ifası üzerindeki etkisini en aza indirmek için işbirliği içinde mâkûl bir çaba gösterecek ve alternatif yolları iyi niyetle tartışacaktır. Mücbir sebebin varlığı sebebiyle sözleşmeden doğan yükümlülüklerin bir veya daha fazlasının gecikmesi veya yerine getirilmemesi, sözleşmeli ihlâli sayılmayacak ve tazminat yükümlülüğüne yol açmayacaktır. Fakat mücbir sebep; sözleşmenin ifasını imkânsız, yasadışı veya sözleşmenin yapıldığı sırada amaçlanandan tamamen farklı hâle getirmesi veya sözleşmenin bir bütün olarak ifasını önemli ölçüde etkilemesi hâlinde fesih hakkı gündeme gelebilecektir. Bilhassa 6 Şubat 2023 tarihinde memleketimizde yaşanan ve Mersin-İskenderun hattındaki limanlarda yükleme ve boşaltma faaliyetlerini güçleştiren veya geciktiren deprem hadisesi, mücbir sebep klozlarının önemini bir kere daha göstermiştir.

Mücbir sebep ve umulmayan hâl olarak telakki edilebilecek bazı vaka ve vakıalara dair özel birtakım klozların da navlun sözleşmesine dercedilerek, hukukî neticeleri ayrıca öngörülmüş olabilir. Mesela BIMCO Buzlanma Klozu⁸⁹ ile mücbir sebep klozunda zikredilmiş olan doğa olayları kapsamındaki buzlanma ihtimâline dair taraf hak ve yükümlülükleri ayrıca öngörülmüştür. Hem genel mücbir sebep klozu, hem de buz klozunun dercedildiği bir sözleşme kapsamındaki taşıma işinde, buzlanma sebebiyle limana giriş ve çıkış mümkün olmamışsa; öncelikle Buzlanma Klozu uygulama alanı bulacaktır⁹⁰. Hakeza korsanlık klozlarında⁹¹ belirtilen korsanlık tehlikeleri, mahiyetine göre hem bir umulmayan hâldir, hem de savaş hâli mefhumunun geniş yorumlanmasından mütevellit bir tür savaş hâli olarak dahi değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu gibi klozların aynı anda sözleşmeye dercedilmiş olması hâlinde, öncelikle yaşanan hadiseyi fiilî ve hukukî açıdan tam olarak karşılayan klozun uygulama alanı bulacağını ifade etmek gerekir.

b. Sözleşmenin Belli Amacının Kaybolması

Gecikmenin tarafların hak ve yükümlülüklerini kural olarak değiştirmedeği ifade edildikten sonra, sözleşmenin amacının kaybolması hâli yine TTK m. 1222/1-1. cümlede istisna olarak öngörülmüştür. Sözleşmenin amacının kaybolması, aynı cümlenin birinci kısmında ifadesini bulan, tarafların hak ve yükümlülüklerin etkilenmeyeceği kaidesinin istisnasıdır. Navlun sözleşmesi, taraflardan birinin deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer tarafın da bunun karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmedir⁹². Bu esastan olmak üzere taşıtan, bir taşıma işi yaptırmak, taşıyan ise bu işi üstlenip başarmak karşılığında bir ücret elde etmeyi amaç edinir. Eşyanın taşınmış olması neticesine yönelik bu neticeyi elde etme arzusuna müteallik olacak şekilde, navlun sözleşmesinin nazariyede bir tür eser sözleşmesi olduğu kabul edilir⁹³. Bu bakımdan sözleşmenin amacı, eşyanın varma limanına götürülmesidir. Taşıyan bakımından ise sözleşmenin amacı, masrafları ve riskleri öngörülerek hesapladığı, sözleşmeye göre navlun alacağını almaktır⁹⁴. Ancak sözleşmenin “belli” amacı ifadesi, gecikme hâlinde sözleşmeden murad edilen faydanın ortadan kalkacağını, diğer tarafça da biliniyor olması manasına gelir⁹⁵. Taşıma konusu yükün niteliği mesela yaş sebze ve meyve olması, bunların bozulması ihtimâli söz konusu olabileceğinden sözleşmenin belli amacının kaybolmasına örnektir⁹⁶. Hülasa taşıtanın amacı,

⁸⁹ Bkz. BIMCO Ice Clause For Voyage Charter Parties 2005 (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005_ET; ET: 29.04.2024).

⁹⁰ Buzlanma Klozuna göre taşıyan veya kaptan, yükleme limanına buz nedeniyle girilemediğini taşıtana bildirerek, taşıtandan alternatif güvenli bir liman belirlemesini isteyecektir. Taşıtanın üç seçeneği vardır: Taşıtan, kırk sekiz (48) saat içinde alternatif bir liman göstermezse veya limana girilmiş gibi sarya süresinin işleyeceğini kabul etmezse ya da sözleşmeyi iptal ettiklerini beyan ederse; taşıyanın sözleşmeyi feshetme hakkı mevcuttur. Ancak yük gemiye yüklenmiş ve varma limanında buzlanma engeli ile karşılaşılıyorsa, sözleşmenin feshi tercih edilmemiştir. Bu hâlde alternatif bir liman aranacak ve gidilen mesafeye göre navlunun nisbî olarak arttırılması söz konusu olabilecektir.

⁹¹ Bkz. BIMCO Piracy Clause For Single Voyage Charter Parties 2013 (https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/piracy_clause_for_single_voyage_charter_parties, ET: 10.04.2024).

⁹² GÖKNİL, s. 205; ÇAĞA, s. 1.

⁹³ Navlun sözleşmesinin hukukî niteliği hakkındaki mülahazalar için bkz. GÖKNİL, s. 208-209; AKINCI, s. 25-28; ÇAĞA, s. 12.

⁹⁴ CAN, s. 145.

⁹⁵ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSKI / LAMBERT / STURLEY, s. 701.

⁹⁶ ABRAHAM, s. 543; ÇAĞA, s. 264.

yükün herhangi bir zarara uğramadan varma limanına varmasıdır⁹⁷. Ancak navlun sözleşmelerinde genellikle yer alan, mümkün olan en kısa sürede yola çıkılmasına yönelik hükümler, belli amacın gecikmeye bağlı olarak akamete uğrayacağı şeklinde yorumlanamaz⁹⁸.

Sözleşmenin belli amacının kaybolması hâli istisna olmakla beraber, TTK m. 1222/1-2. cümlede gecikmenin uzunca bir zaman süreceği anlaşılması hâlinde taşıtanın yükü daha sonra yeniden yüklemek üzere boşaltabileceği ifade edilmiştir. Bu bakımdan 2. cümle ile “sözleşmenin belli amacının kaybolması”nın açıklaması yapılarak, uzunca bir zaman süreceği anlaşılan gecikmenin sözleşmenin belli amacının kaybolmasına sebep olduğu ve bunun neticesi olarak geçici boşaltma hakkının kullanılabilirliği mi ifade edildiği; yoksa 1’inci cümleden tamamen bağımsız olarak ayrı bir neticenin mi düzenlendiği anlaşılammaktadır. Bir başka ifade ile sözleşmenin belli amacının kaybolması, taşıtana sadece geçici boşaltma hakkı mı verecektir; yoksa TTK m. 1222/1’de herhangi bir neticesi öngörülmediği için genel hükümlere gidilerek, sözleşmenin feshine dahi imkân tanınacak mıdır? Alman öğretisinde, sözleşmenin belli amacının kaybolması hâlinde, TTK m. 1218/1 hükmünün kıyasen uygulanacağı ve tazminatsız (veya mesafe navlunu ödenerek) sözleşmenin feshedilebileceği ifade edilmiştir⁹⁹.

Sözleşmenin belli amacının kaybolması, esasında genel bir kıstas olarak değerlendirilmelidir. Bu bakımdan buzlanma, mücbir sebep, savaş veya grev gibi hâller için fesih hakkının ve buna bağlı neticelerin birtakım klostarda düzenlenmiş olması; bu hâllerin sözleşmenin belli amacının kaybolmasına yol açacak şekilde vuku bulması hâlinde fesih hakkını ortadan kaldırmaz. Mesela buzlanma sebebiyle söz konusu olan bir gecikme neticesinde sözleşmenin belli amacı kaybolursa; artık klozda yer alan esaslardan bağımsız olarak taşıtanın fesih hakkının olduğu kabul edilmelidir¹⁰⁰. Bununla birlikte sözleşmenin belli amacının kaybolmamasına rağmen kanun veya sözleşmede gösterilen fesih hakkının kullanılıp kullanılmayacağı, bir başka ifade ile *frustration doctrine* ile sözleşmede tanınan fesih hakkının daraltılmasının mümkün olup olmadığı sualine olumlu cevap vermek mümkün değildir. Şayet sözleşmede bir fesih sebebi ve usulü öngörülmüşse, sözleşmenin amacı kaybolmamış olsa bu sebep gerçekleştiğinde fesih hakkı söz konusu olur. Aksi yönde bir yorum, tüm iptal klostalarının (*cancellation clause*) tesirsiz kalması anlamına gelirdi.

II. FESİH HAKKININ BULUNMADIĞI HÂLLER

Navlun sözleşmesinde taşıma taahhüdünün ifa edileceği gemiye veya taşıma konusu eşyanın tamamına dair engeller, kaideten bir sona erme sebebi olarak tezahür eder. Bununla birlikte TTK m. 1219 ilâ 1221 hükümlerinde, tarafların fesih hakkının bulunmadığı hâller de hassaten zikredilmiştir. Buna göre, taşıma konusu eşyanın bir kısmına dair engellerin ortaya çıkması, haklı bir sebebe istinaden kaptanın rotadan sapması ve geminin yolculuk sırasında tamirinin gerekmesi hâllerinde taraflar kural olarak navlun sözleşmesini, bu bapta hükümlere istinaden feshedemezler.

A. Taşıma Konusu Eşyaya Dair Kısmî Engeller

Türk Ticaret Kanunu’nun 1219’uncu maddesinin 1’inci fıkrasının 1’inci cümlesine göre eşyanın sadece bir kısmına ilişkin engeller, taraflara navlun sözleşmesini fesih hakkı vermez. Hükmün 1’inci

⁹⁷ CAN, s. 145.

⁹⁸ ABRAHAM, s. 544; CONNELL, Raymond A.: “Charter Party Termination and the Approach Voyage”, *Tulane Maritime Law Journal*, 2001, Cilt 25, Sayı 2, s. 472.

⁹⁹ Bkz. ABRAHAM, s. 544; ÇAĞA, s. 246 ve dn. 31.

¹⁰⁰ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 699-700. Türk Ticaret Kanunu’nun 1209 ilâ 1227’nci maddeleri arasında düzenlenen navlun sözleşmesinin yolculuğun başlamasına ve devamına engel olan sebepler yüzünden sona ermesi; bilhassa I. Cihan Harbi’nin tesiri ve sözleşmelerin ifa edilememesine sebep olan ticaret yasakları, el koyma gibi hadiselerle bağlı olarak gelişen, “beklenmeyen hâl sebebiyle sözleşmenin akamete uğraması” anlamına gelebilecek “*frustration doctrine*” üzerinden açıklanmış ve uygulama alanı bulmuştur. Bkz. MACMILLAN, Catharine: “English Contract Law and the Great War: The Development of a Doctrine of Frustration”, *Comparative Legal History*, 2014, Cilt 2, Sayı 2, s. 282 vd.

fıkrasının 2'nci cümlesinden ve fesih hakkının düzenlendiği TTK m. 1218'den mülhem olarak, eşyanın bir kısmına dair engellerden, bir kamu tasarrufu veya savaş hâli sebebiyle vuku bulan engellerin kastedildiği anlaşılmaktadır. Bu kısmî engeller, eşyanın türü ile ilgili olabileceği gibi, miktarı ile de ilgili olabilir. Eşyanın bir kısmına dair engellerin ortaya çıkması hâlinde, taşıtan artık serbest sayılmayan eşyayı gemiden uzaklaştırma külfeti altındadır. Bunun yanı sıra, kullanabileceği seçimlik hakları da mevcuttur.

1. Taşıtanın Eşyanın Serbest Sayılmayan Kısmını Gemiden Uzaklaştırma Külfeti¹⁰¹

Türk Ticaret Kanunu'nun 1219'uncu maddesinin 1'inci fıkrasının 2'nci cümlesine göre taşıtan; savaş, ihracat veya ithalat yasağı gibi sebeplerle eşyanın artık serbest sayılmayan kısmını her hâlde gemiden alıp uzaklaştırmak zorundadır. Taşıtanın, serbest sayılmayan eşyayı gemiden uzaklaştırma külfeti, yolculuk başlasın veya başlamasın her hâlükârda mevcuttur. Fakat yolculuk başlamadan önce eşyanın artık serbest sayılmaması hâlinde, taşıtanın hemen aşağıda değinilecek birtakım hakları mevcuttur. Serbest sayılmayan eşyanın gemiden uzaklaştırılması, tüm navlun sözleşmesi türleri bakımından söz konusu olan bir külfettir.

Yükün gemiden uzaklaştırılması, her hâlükârda bir tahliye operasyonu gerektirir. Yolculuk başlamadan önce ve tabii olarak gemi henüz limandayken yükün boşaltılması, belli birtakım masraflara yol açsa da nispeten kolay bir operasyondur. Ancak yolculuk başladıktan sonra böyle bir yükümlülüğün ortaya çıkması hâlinde, gemi bir başka limana uğrayarak yükü boşaltacaktır veya bir başka gemi yanışarak *shifting* denilen usul ile yük aktarılacaktır. Görüldüğü üzere yolculuk başladıktan sonra yükün uzaklaştırılması daha masraflı ve güç birtakım operasyonları gerektirmektedir.

Serbest sayılmayan eşyanın gemiden uzaklaştırılmasına dair masrafların, taşıyan ile taşıtan arasında nasıl taksim edileceğini düzenleyen 6762 sayılı TTK m. 1094 hükmü, 6102 sayılı TTK'ya alınmamıştır. 6762 sayılı Kanun'un 1094'üncü maddesine göre; yüke taalluk eden umulmayan bir hâl (eşyanın bir kısmının serbest sayılmaması gibi) söz konusu ise boşaltmanın bütün masrafları taşıtana düşeceği gibi, boşaltma için bir limana uğramak icap ederse liman masraflarını da taşıtan üstlenir¹⁰².

Yükü gemiden uzaklaştırmanın masraf ve operasyonel zorlukları sebebiyle, taşıtan bunlara katlanmak yerine serbest sayılmayan eşyadan vazgeçmeyi tercih edebilir. Taşıtan, tam navlunu ödedikten sonra, çevre ve deniz kirliliği gibi bir zararın ihtimal dâhilinde olmadığı hâllerde, eşyanın denize atılmasını isteyebileceği gibi; taşıyanın cezaî ya da idarî bir müeyyide ile karşılaşma ihtimali yoksa varma limanında kamu otoritesine bırakılmasını da isteyebilir. Serbest sayılmayan eşyanın gemiden uzaklaştırılmasının bir külfet olarak tavsif etmemizin sebebi de, esasında bu imkândır. Bu külfeti yerine getirmeyen taşıtan, başka eşya yüklemek veya yarım navlun ücreti ödeyerek sözleşmeyi feshetmek hakkını kullanamayacağı gibi, tam navlun ücretini de ödemek zorunda kalır.

TTK m. 1219/1 hükmünün 4'üncü cümlesinde; eşyanın, sözleşmenin ifasını engelleyen kısmı hiç taşınmamış veya yolculuk devam ederken gemiden uzaklaştırılmış olsa bile, taşıyana tam navlun ödeneceği ifade edilmiştir. Eşyanın serbest sayılmayan kısmının hiç taşınmaması, yolculuğun başlamadan önce bunun gemiden çıkarılması manasına gelir ki; esasında bu hâlde taşıtan yarım navlun ödeyerek sözleşmeyi feshedebilir veya başka bir eşya yükleyebilir. Bir başka ifade ile taşıtan ancak bu iki seçimlik hakkından birini kullandığını beyan etmediği hâlde, hem yük gemiden uzaklaştırılacak, hem de tam navlunu ödemek zorunda kalacaktır.

¹⁰¹ Taşıtanın TTK m. 1219/1 hükmüne göre serbest sayılmayan eşyayı gemiden uzaklaştırma mecburiyeti, bir külfet niteliğindedir. Külfetin yerine getirilmemesi, herhangi bir sorumluluğa yol açmamakla birlikte, yerine getirilmiş olsaydı elde edilecek hakların kullanılması imkânını ortadan kaldırır. Bkz. TEKİNAY, Selahattin Sulhi / AKMAN, Sermet / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 7. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993, s. 32-33.

¹⁰² Hüküm ile ilgili değerlendirmeler için bkz. ÇAĞA, s. 272.

2. Taşıtanın Hakları

a. Başka Eşya Yükleme

Yolculuk başlamadan önce gemiye yüklenen eşyanın serbest olmadığı anlaşılırsa taşıtan, taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak kaydıyla gemiye başka bir eşya yükleyebilir (TTK m. 1219/1-3. cümle). Düzenlemeye göre taşıtanın gemiye başka eşya yükleme hakkını kullanabilmesi için; yolculuğun henüz başlamamış olması ve başka eşya yüklemenin taşıyanın durumun ağırlaştırmaması gerekir¹⁰³.

Taşıtanın serbest sayılmayan eşyadan başka eşya yükleme hakkını kullanması için evvelâ, serbest sayılmayan eşyayı gemiden uzaklaştırma külfetini yerine getirmesi gerekir. Bundan başka TTK m. 1219/1'de öngörülen bir diğer şart ise “*taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak*” olarak tezahür etmektedir. Öğretiden *Can*, taşıma konusu yükün ferdan belirlenmiş olması hâlinde, taşıtanın başka eşya yükleme hakkının bulunmadığını ifade eder¹⁰⁴. Müellif görüşünü, “*yükleme ve boşaltma*” kenar başlığı altındaki 6762 sayılı TTK m. 1022 (6102 sayılı TTK m. 1144) hükmüne dayandırmaktadır. Bununla birlikte kanaatimiz odur ki TTK m. 1219/1 hükmü, yükleme ve boşaltmaya dair TTK m. 1144 hükmüne nazaran özel hüküm niteliğindedir. Bu esastan olmak üzere taşıma konusu eşya “*ferden*” belirlenmiş olsa dahi, taşıyanın durumu ağırlaştırılmadığı sürece taşıtan başka eşya yükleme hakkını kullanabilir¹⁰⁵.

Taşıtan, kısmî olarak serbest sayılmayan eşya yerine başka eşya yükleme hakkını kullanacaksa, masraflarına katlanmak suretiyle yükleme işini en kısa sürede bitirmeye mecburdur (TTK m. 1214/3 kıyasen). Hakeza aynı hükümde taşıtanın, sebep olduğu zararları da tazmin etmeye mecbur olduğu ifade edilmiştir. Taşıtanın başka eşya yüklemekten mütevellit zararları tazminle yükümlü olması, yolculuğun yeni eşyanın yüklemesi tamamlanıncaya kadar başlamayacağını gösterir¹⁰⁶. Dolaylı ve doğrudan, her türlü zarar bu kapsamda olduğuna göre, bu bapta sağlanacak tazminatın bekleme süreleri ile sınırlı olmadığını da ifade etmek gerekir.

b. Fesih

Yolculuk başlamadan önce taşıma konusu eşyanın bir kısmının artık serbest sayılmaması taşıtana, kararlaştırılan navlun ücretinin yarısını ödeyerek sözleşmeyi feshedebilmeyi bir başka seçimlik hak olarak beraberinde getirir (TTK m. 1219/1). Bununla birlikte kısmî yolculuk charteri ve kırkambar sözleşmelerinde taşıtanın, TTK m. 1219/1 hükmüne göre navlun sözleşmesini feshetme hakkı yoktur (TTK m. 1219/2). Bu tür sözleşmelerde eşyanın kısmî olarak serbest sayılmaması hâlinde, sadece bunların yerine başka eşya yükleme hakkı kullanılabilir.

B. Kaptanın Haklı Bir Sebepçe Rotadan Sapması

Taşıyanın, navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüğünü ifa ederken, kararlaştırılan rotadan sapmamalıdır. Nitekim kararlaştırılan rotada seyir yükümlülüğü, TTK m. 1113 hükmünden mülhem olarak, kaptanın şahsında tecessüm etmiştir¹⁰⁷. Geminin, kararlaştırılan veya mutad yoldan ayrılması, ro-

¹⁰³ Yolculuk devam ederken gemiye başka bir eşya yüklenmesi, mahiyeti itibarıyla güç ve zaman alan bir operasyon gerektirdiği için kanun koyucu, yolculuk başladıktan sonra taşıtanın başka eşya yükleme hakkını düzenlememiştir. Bununla birlikte hüküm emredici nitelikte olmadığı için, yolculuk devam ederken eşyanın gemiden uzaklaştırılmasına dair operasyonda uzaklaştırılan eşyanın yerine başka eşyanın yüklenebileceğine dair sözleşmeye kayıt konulabileceği gibi, taraflar eşyanın uzaklaştırılması sürecinde de buna karar verebilirler. Taşıyanın durumunu ağırlaştırmadığı sürece buna imkân tanımak dürüstlük kuralı gereğidir.

¹⁰⁴ *CAN*, s. 157.

¹⁰⁵ Nitekim TTK m. 1215/3 hükmünde yer alan “*sözleşmede sadece tür ve cinsi ile gösterilmiş bulunan eşyanın yüklenmek üzere teslimi, onu ferdan belirlenmiş hâle getirir*” ifadesi karşısında, bu hakkın hiçbir surette kullanılamayacağını ifade etmek gerekirdi ki, bu da şüphesiz ki hakkaniyetle ve kanun koyucununuradı ile bağdaşan bir mülâhaza olmazdı.

¹⁰⁶ Bkz. benzer şekilde *CAN*, s. 158.

¹⁰⁷ Bkz. *ABRAHAM*, s. 537; *SÖZER*, s. 311; *KARA*, Hacı: *Deniz Ticareti Hukuku*, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 238.

tadan sapma olarak tarif edilir¹⁰⁸. Rotadan sapma, iradî ve bilinçli şekilde gerçekleştirilir; bununla birlikte bir seyrin, rotadan sapma olarak kabulü için kasıtlı olması şart değildir¹⁰⁹.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1220'nci maddesinin 1'inci fıkrasında, rotadan sapmanın denizde can ve mal kurtarmak gibi haklı bir sebebe istinat ettiği hâllerde, tarafların hak ve yükümlülüklerinin bundan etkilenmeyeceği ifade edilmiştir. Denizde can kurtarmak mutlak anlamda bir haklı sebeptir. Eşya kurtarma amaçlı rotadan sapmanın ise mâkûl bir hareket tarzı olması, kurtarma faaliyeti ile yük ilgililerinin menfaatleri arasında bir denge gözetmelidir¹¹⁰. Denizde can ve mal kurtarmak dışında başka bir sebeple rotadan sapma söz konusu olmuşsa, bunun bir haklı sebep teşkil edip etmediğini her somut olay ve sözleşme dairesinde ayrıca değerlendirme yapmak icap eder¹¹¹. Rotadan sapma ile tüm ilgililerin menfaatini dikkate alarak bir neticeye ulaşılmalıdır, mesela münhasıran donatan veya taşıyanın menfaatlerine hizmet eden sapmalar kural olarak haklı sayılmaz¹¹². Hakeza gemi zorunluluk nedeniyle rotadan saptığında, sapma mâkûl ölçüyü aşmamalı ve ihtiyatlı bir rota izlenmelidir¹¹³. Mesela acil tıbbî müdahale gerektiren bir mürettebatın karaya çıkarılması, bir tür haklı sebeptir¹¹⁴. Bunun gibi hava şartları, buzlanma, savaş veya korsanlık riski bu bakımdan haklı sebepler arasında zikredilebilir¹¹⁵.

Rotadan sapma, haklı bir sebebe istinat ediyorsa, tarafların hak ve yükümlülükleri bundan etkilenmeyecektir. Bir başka ifade ile taşıtanın navlun ücreti ödeme, taşıyanın da taahhüt ettiği taşıma işini ifa yükümlülüğü devam eder. Kanun'da haklı sebep ortadan kalktıktan sonra geminin kararlaştırılan veya mutad rotasına dönerek sefere devam etmesi öngörülmüştür¹¹⁶.

Türk Ticaret Kanunu'nda haksız sapmanın tek başına fesih sebebi olduğu yönünde bir hüküm bulunmamaktadır; daha ziyade kaptan, donatan veya taşıyanın sorumluluğuna dair hükümler sevk edilmiştir¹¹⁷. Haklı bir sebebin varlığı ile rotadan sapmanın bir fesih sebebi olmadığı ifade edildiğine göre, haklı bir sebep olmaksızın rotadan sapmak bir fesih sebebi olarak telakki edilmesi de söz konusu olmuştur¹¹⁸. Burada taşıtan, sözleşmeye devam etmek istemekle feshetmek arasında bir tercih hakkını haizdir. Yükün mülkiyetine istinat eden varna yerindeki teslim alma, zımnen devam anlamına gelmez ancak belirli bir limana yönelik talimat verilmesi zımnen tasdik anlamında kabul edilmiştir¹¹⁹.

Tatbikatta navlun sözleşmelerine, sapma klozu (*deviation clause*) eklenmektedir. Bu tür klozlar ile taşıyana belli bazı durumlarda can ve mal kurtarmadan başka yakıt ikmali, tıbbî acil durumlar, mürettebat değişimi vs. gibi hâllerde rotadan sapma hürriyetine sahip olur. Rota serbestisi klozu, taşıyana sadece esasen mutabık kalınan, olağan veya uygun rota üzerinde bulunan limanlarla ilgili olarak seyir ve teknik tasarruflar için (yani sözleşme dışı veya tanınmayan amaçlar için değil) belirli bir hareket

¹⁰⁸ AKINCI, s. 75; SÖZER, s. 519.

¹⁰⁹ DOCKRAY, Martin: *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3. baskı, Routledge-Cavendish, London, 2004, s. 65; COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSKI / LAMBERT / STURLEY, s. 275.

¹¹⁰ Bkz. ABRAHAM, s. 540; CAN, s. 161 ve dn. 373.

¹¹¹ ABRAHAM, s. 540; CAN, s. 161; YETİŞ ŞAMLI, Kübra: "COVID-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri", *Istanbul Hukuk Mecmuası*, 2020, Cilt 78, Sayı 2, s. 318.

¹¹² AKINCI, s. 79; PLOMARITOU / PAPADOPOULOS, s. 350.

¹¹³ Bkz. COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSKI / LAMBERT / STURLEY, s. 281; SÖZER, s. 522.

¹¹⁴ HILL, s. 273.

¹¹⁵ SÖZER, s. 519. Covid-19 salgınına bağlı rotadan sapma hâllerinde dair tafsilatlı değerlendirme için bkz. ŞAMLI, s. 317-319.

¹¹⁶ Yolculuğun kararlaştırılan veya mutad rotada devamı, umulmayan bir hâl sebebiyle mümkün olmazsa, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi; kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir (TTK m. 1113/1). Kaptana, rotaya bağlılık yükümlülüğüne dair TTK m. 1113/1 hükmü ile verilen bu geniş takdir yetkisi, navlun sözleşmesinin selameti bakımından da ele alınmış ve bunun kural olarak bir fesih sebebi olmayacağı ifade edilmiştir (TTK m. 1220/1). Bu bakımdan rotaya bağlılık yükümlülüğünün genel olarak düzenlendiği TTK m. 1113/1'de yer alan "umulmayan hâl" kavramı ile TTK m. 1220/1'de yer alan "haklı sebep" kavramının, bu bap için büyük ölçüde örtüşüğünü ifade etmek mümkündür.

¹¹⁷ Bkz. ÇAĞA, s. 56.

¹¹⁸ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSKI / LAMBERT / STURLEY, s. 285.

¹¹⁹ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSKI / LAMBERT / STURLEY, s. 285.

alanı tanımaktadır¹²⁰. Bunun gibi buzlanma, savaş, mücbir sebep hâllerini düzenleyen klozlarda da farklı sapma ihtimalleri düzenlenebilir. Ana hatları ile ifade etmek gerekir ki, taşıyana çok geniş bir sapma özgürlüğü tanınmış olsa da, o yolculukta uğranılacak ve tabii olarak uğranması mümkün olan limanlar şeklinde anlamak icap eder¹²¹. Nitekim bir İngiliz yargı kararında, geminin 1500 mil bir sapma ile başka bir limana uğraması rotadan sapmak için haklı bir sebep olarak görülmemiştir¹²². Bununla birlikte, savaş, grev, buzlanma, mücbir sebep gibi klozlar da esasında rotadan sapma ile alâkalıdır¹²³.

C. Geminin Yolculuk Sırasında Tamirinin Gerekmesi

İnsan yapısı olan geminin, yolculuk sırasına arızalanması zaman zaman karşılaşılan tabii bir durumdur. Navlun sözleşmesinin ifa edildiği geminin yolculuk esnasında arızalanarak tamir edilmesinin icap etmesi hâlinde, TTK m. 1221/1 hükmü ile taşıtana iki seçimlik hak tanınmıştır. Bunlardan ilki, navlunun tamamını ve taşıyanın o ana kadar doğmuş bulunan tüm alacaklarını ödemek veya temin etmek şartıyla eşyayı gemiden almak; ikincisi ise, tamirin bitmesini ve sonrasında taşıyanın taahhüt ettiği taşıma işini tamamlamasını beklemektir. Ancak dikkat edilirse taşıtana tanınan bu haklar, her hâlükârda taşıtanın durumunu ağırlaştırmaktadır. Bu bakımdan hükmün tatbik edileceği somut olayın şartlarının özenle değerlendirilmesi gerekir.

Gemi, beklenmedik bir şekilde kaza neticesinde arızalanabileceği gibi, rutin bakımlarının ihmâl edilmesi veya eskimeye bağlı aşınmalar neticesinde de tamire ihtiyaç duyabilir. Şüphesiz ki bazı küçük arızalar, geminin yolculuğunu planlandığı rotada gerçekleştirmesine engel olmaz¹²⁴. Hükmün tatbiki için kural, tamiratın hem geminin hem de yükün menfaatine yapılmasıdır. Bu bakımdan tamiratın, yolculuk devam ederken yapılamaması veya varna limanına kadar tehlikesiz bir şekilde ertelenemez olması icap eder¹²⁵. Geminin tamirata için rotadan sapmayı gerektiren arızanın veya denize elverişsizliğin, taşıyan tarafından yolculuk başlamadan önce bilinmiyor olması gerekir; aksi takdirde bu hükmün tatbiki mümkün olmaz¹²⁶.

Taşıtanın hangi seçimlik hakkını kullanacağını, bittabi taşıyana bildirmesi icap eder. Bununla birlikte taşıtanın sessiz kalması, tamiratın bitmesini beklemeyi tercih ettiği yönünde değerlendirilir¹²⁷. Taşıtan, yükünü gemiden alma hakkını tamiratın biteceği ana kadar kullanabilir, bir zamanı yoktur; ancak bu beyanın dürüstlük kurallarına göre yapılması gerekir ve tamiratın tamamlanmasını bekleyeceğine dair açık beyanın geri alınması da mümkün değildir¹²⁸.

Gemlinin yolculuk esnasında tamirinin gerekmesi hâlinde, tarafların navlun sözleşmesini feshetme hakkı olmadığı TTK m. 1221/1'de ifade edilmekle birlikte, aynı hükmün 2'nci fıkrasında, TTK m. 1222/1-1. cümle hükmünün saklı olduğu vazolunmuştur. Saklı tutulan TTK m. 1222/1-1. cümleye göre yolculuğun tabii bir olay veya umulmayan bir hâl sebebiyle gecikmesi kural olarak tarafların hak ve yükümlülüklerini değiştirmez; ancak bu gecikme sözleşmenin amacının kaybolmasına sebep olmuşsa fesih hakkı söz konusu olabilecektir¹²⁹. Bu atıf ile birlikte geminin tamiratını gerektiren arıza veya durumun tabii bir olaydan veya umulmadık bir hâlden kaynaklanması ve geminin tamirinin bitip

¹²⁰ Bkz. benzer şekilde ABRAHAM, s. 538.

¹²¹ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 281; BAUGHEN, s. 90. Rotadan sapma serbestisi veren klozun dar yorumlanması gerektiği hakkında bkz. DOCKRAY, s. 69; BAATZ, s. 268.

¹²² COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 281 ve dn. 24.

¹²³ RAMBERG, s. 46.

¹²⁴ Geminin tamirinin gerektiği için bir limana doğru seyretmesi ve sığınması, esasında bir tür rotadan sapma hâlidir. Bkz. COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 279.

¹²⁵ ABRAHAM, s. 545.

¹²⁶ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 280.

¹²⁷ ABRAHAM, s. 545.

¹²⁸ ABRAHAM, s. 545.

¹²⁹ Türk Ticaret Kanunu m. 1222/1 hükmünün değerlendirmesi için bkz. I.C.1.b. "Sözleşmenin Belli Amacının Kaybolması".

tekrar rotasına dönebileceği sürenin sözleşmenin belli amacının kaybolmasına yol açması hâlinde taşıtanın fesih hakkının olduğunu kabul etmek gerekir. Böyle bir ihtimâlde taşıtan, TTK m. 1221/1'de öngörüldüğü şekilde tam navlun değil, TTK m. 1226'ya göre mesafe navlunu öder¹³⁰.

Arızalanan ve kızağa çekilen geminin, hiçbir şekilde tamir edilemeyeceği anlaşılıyorsa veya tamiratın tamamlanması için bir süre öngörülemiyorsa, TTK m. 1209 bağlamında geminin zayı olduğunu ve kabul etmek gerekir ve bu hâlde taşıyan tam navlun veya herhangi bir tazminat değil, geminin zayı olduğu ana kadar doğmuş bulunan borçların ifasını talep edebilir¹³¹. Kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde ise eşya tamir sırasında boşaltılmış olduğu takdirde, taşıtan tam navlunu ve diğer alacakları ödemek şartıyla eşyayı geri alabilir.

III. FESİH HAKKININ KULLANILMASI

A. Bekleme Süreleri ve Gecikme

Kanun koyucu prensip olarak, fesih hakkı veren hâller ortaya çıkar çıkmaz bu hakkın kullanılmasını istememiş, mümkün olduğunca sözleşmenin ayakta tutulmasını gözetmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1218'inci 2'nci fıkrasına göre, yolculuk henüz başlamadan bir kamu tasarrufu sebebiyle sözleşmenin ifasının engellenmesi hâlinde fesih hakkının kullanılabilmesi için, engelin kısa zamanda ortadan kalkmayacağı anlaşılması gerekir. Kısa zaman kıstasını, somut olayın şartlarına ve sözleşmenin belli amacına göre, mesela taşıma konusu yükün çabuk bozulan cinsten bir mal olup olmadığı veya belirli bir fuara yetiştirilmesi gerekip gerekmediği gibi hususları değerlendirerek belirlemek icap eder¹³².

Yolculuk başladıktan sonra ise sözleşmenin ifası engellenmişse, fesih hakkının kullanılabilmesi için bir ay boyunca engelin kalkmasının beklenmesi gerekir (TTK m. 1218/2-2. cümle). Bu süreler, kaptan engeli bir limanda bulunduğu sırada öğrenirse, engeli haber aldığı günden; aksi takdirde engelin kendisine bildirildiği günden sonra gemi ile bir limana ulaştığı günden itibaren hesap olunur. Kısmî yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde belli bir süre beklemeye zorunlu olmaksızın fesih hakkını kullanabilirler (TTK m. 1218/3). Ancak bu hâlde de, fesih hakkı iyi niyet kurallarına uygun şekilde kullanılmalı, mesela çok kısa gecikmelerde derhal fesih hakkına başvurulmamalıdır¹³³.

Bununla birlikte TTK m. 1218/4 bağlamında savaş hâline bağlı bir fesih söz konusu ise, herhangi bir bekleme süresi yoktur. Savaş çıktığı için geminin veya yükün serbest sayılmaması, zaptı veya müsaderesi söz konusu ise taraflar beklemeksizin sözleşmeyi feshedebilirler. Ancak tatbikatta sözleşmelere dercedilen savaş riskleri klozu (*war risks clause*) ile sözleşmenin mümkün olduğunca ayakta tutulması gözetilir ve başkaca bir güvenli liman tayin edilmesi imkânı aranır. Hakeza buzlanma klozunda da benzer bir şekilde alternatif liman belirlenmesi imkânı söz edilmekle birlikte, alternatif limanın kırk sekiz (48) saatte belirlenmemesi hâlinde fesih hakkının kullanılabileceği gibi birtakım kayıtlar yer alır.

Fesih beyanında bulunmak için hak doğduktan sonra herhangi bir süre yoktur, yeter ki açık veya zımnî olarak feragat edilmemiş olsun¹³⁴. Mesela yolculuğun başlamasına engel olan sebebin bilinmesine rağmen yüklemeye devam edilmişse, feragat edildiği kabul edilebilir¹³⁵.

¹³⁰ Bkz. CAN, s. 164 ve dn. 377.

¹³¹ ABRAHAM, s. 545.

¹³² CAN, s. 135.

¹³³ ÇAĞA, s. 273.

¹³⁴ ABRAHAM, s. 528.

¹³⁵ ABRAHAM, s. 528.

B. Fesih Bildirimi

Fesih hakkı, sürekli borç ilişkilerini geleceğe etkili olacak şekilde sona erdiren, bozucu yenilik doğuran bir haktır.¹³⁶ Tek taraflı bir hukukî işlemle kullanılan fesih hakkı, muhatabına varmakla birlikte hukukî neticelerini doğurur¹³⁷; herhangi bir sürenin geçmesine gerek yoktur¹³⁸.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1224'üncü maddesine göre fesih bildirimi; faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri teknik araçlarla da mümkün olmak üzere, yazılı olarak yapılır. Öngörülen bu şekil, Türk Borçlar Kanunu (TBK) m. 12/2'ye göre geçerlilik şeklidir. Kanun'da, navlun ücreti ve taşıma konusu eşyanın iktisadî değerinin yüksek olması göz önünde bulundurularak yazılı şekil şartı öngörülmüştür. Bununla birlikte "*elektronik mektup veya benzeri teknik araçlar*" yolu ile de yazılılık şartının tamamlanabileceği kaydedilerek, teknolojik gelişmeler de gözetilmiştir¹³⁹. Bu bakımdan mühim olan, beyanın doğrulanabilir bir adrese ve saklanabilir bir araçla yöneltilmiş olması gereğidir. Faks ve elektronik mektuptan başka; telgraf, taahhütlü mektup gibi usuller de kullanılabilir¹⁴⁰.

Navlun sözleşmesinin taraflarından, taşıyanın her hâlükârda, taşıtanın ise kahir ekseriyetle tacir sıfatını haiz olduğu dikkate alınır; düzenlemeyi TTK m. 18/3 bağlamında da değerlendirmek icap eder. Türk Ticaret Kanunu'nun 18'inci maddesinin 3'üncü fıkrasına göre, tacirler arasında, diğer tarafı temerrüde düşürmeye, sözleşmeyi feshe, sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbarlar veya ihtarlar noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılır. Hükümde öngörülen şekil şartının, bir ispat şartı olduğu ise Madde Gereğesinde ifade edilmiştir¹⁴¹. Bu esastan olmak üzere fesih bildirimini geçerli olabilmesi için, TTK m. 1224 hükmünde de ifade edildiği üzere yazılı şekilde yapılması yeterlidir.

C. Feshin Hüküm ve Sonuçları

1. Sözleşme Yolculuk Başlamadan Feshedilmişse

Navlun sözleşmesi, henüz yolculuk başlamadan TTK m. 1218 ilâ 1227'de düzenlenmiş olan sebepler yüzünden feshedilmişse, taraflar birbirine tazminat ödemekle yükümlü olmayıp, sadece o ana kadar doğmuş bulunan borçlarını ifa etmek zorundadır (TTK m. 1225).

Sözleşme, yolculuk başlamadan ama yüklemede yapıldıktan sonra feshedilmişse, yükün boşaltılmasına dair masraflara kimin katlanacağı suali akla gelir. Kanun'da bu hususta herhangi bir düzenleme yoktur¹⁴². Taşıtanın olağan fesih hakkına dair TTK m. 1158 hükmünde, taşıyanın taşıtanın eşyanın gemiden çıkarılması nedeniyle sebep olduğu bütün giderleri ve zararları talep edebileceği; dolayısıyla boşaltma masraflarına taşıtanın katlanacağı ifade edilmiştir. Hükümün haklı sebeple fesih hâllerinde de kıyasen uygulanması düşünülebilirse de; bu hâllerden taşıtanın sorumlu olmaması

¹³⁶ ANTALYA, *Cilt V/1*, 3, s. 612; ABRAHAM, s. 528.

¹³⁷ ANTALYA, *Cilt V/1*, 3, s. 612.

¹³⁸ AKINCI, s. 183.

¹³⁹ Bkz. TTK m. 1224 Gereğesi.

¹⁴⁰ İş bu fesih bildirimini herhangi bir şekil şartına tâbi tutulmadığı mülga 6762 sayılı TTK döneminde, fesih beyanının 6762 sayılı TTK m. 20/3 hükmünde öngörülen tacirler arasındaki beyanlara dair şekil şartlarına tâbi tutulmasının denizcilik telakkilerine uygun düşmediği ifade edilmiştir. Bkz. CAN, s. 148.

¹⁴¹ "... Hükümdeki şekil, geçerlilik şartı olmaktan çıkarılmış, ispat şartına dönüştürülmüştür. Bu amaçla eski metinde yer alan 'muteber olması için' ibaresine metinde yer verilmemiştir. Bu değişikliğin sebebi, geçerlik şartının artık haklı bir gereğesinin bulunmaması ve teknikteki hızlı gelişmedir. Ayrıca hiçbir modern kanunda bu kadar ağır bir geçerlilik şartı yer almamaktadır. Şartın tacir gibi basiretli bir işadamı için öngörülmüş olması da anlamsız bulunmuştur". Bununla birlikte kanaatimiz odur ki, TBK m. 12 karşısında, şartın mahiyetinin Kanun'un gereğesi ile tespit edilmesi yerinde olmamıştır. Bkz. ARKAN, Sabih: *Ticari İşletme Hukuku*, 22. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 2016, s. 160; ÜLGEN, Hüseyin / HELVACI, Mehmet / KAYA, Arslan / ERTAN NÖMER, N. Fusun: *Ticari İşletme Hukuku*, 5. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 288-289; BAHTIYAR, Mehmet: *Ticari İşletme Hukuku*, 19. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 122.

¹⁴² Boşaltma masrafları, mülga 6762 sayılı TTK m. 1094 hükmünde "*navlun mukavelesi, 1082 – 1088'inci maddeler gereğince kendiliğinden veya çayma neticesinde hükümden düşerse gemiden çıkarma masraflarını taşıyan; boşaltmanın diğer masraflarını taşıtan çeker. Bununla beraber umulmayan hal yalnız yüke taallük ederse boşaltmanın bütün masrafları taşıtana düşer*" şeklinde düzenlenmiştir.

durumunda bu çözüm hakkaniyete uygun düşmez. Bu bakımdan mülga TTK m. 1094-1. cümle ile aynı hükmü sevk eden boşaltmaya dair genel hüküm olan TTK m. 1067 uygulanabilir. Hakeza sadece yükü ilgili umulmayan hâller açısından, bütün masraflara taşıtanın katlanması da hakkaniyete uygun olan çözümdür.

2. Sözleşme Yolculuk Başladıktan Sonra Feshedilmişse

Navlun sözleşmesi yolculuk başladıktan sonra, yolculuğun devamına engel olan sebepler yüzünden feshedilirse; taşıyana o ana kadar doğmuş alacaklarının yanı sıra, fesih anına kadar yapılan yolculuk için eşya yükleme limanına geri getirilmiş olsa bile TTK m. 1210'a göre hesap edilecek mesafe navlunu ödenir. Mesafe navlunu kurtarılan yükün miktarına, geminin zayı olduğu ana kadar alınan mesafeye, yolculuğun giderlerine, süresine, katlanılan rizikolarına ve zorluk derecesine göre hakkaniyete uygun bir şekilde hesap edilir (TTK m. 1210/2)¹⁴³. Navlun sözleşmesi bir tür eser sözleşmesi niteliğinde olsa da, düzenlemeye göre taahhüt edilen netice gerçekleşmemesine rağmen iş sahibi bir ödeme yapmaktadır¹⁴⁴.

Taraflar arasında aksi kararlaştırılmadıkça, eşya fesih hakkının kullanıldığı sırada geminin bulunduğu veya en yakın olduğu limanda boşaltılır. Kısmi yolculuk charteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde boşaltma, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebebiyet verecekse, navlun sözleşmesinin feshi üzerine taşıtan, diğer taşıtanların muvafakati olmadıkça, eşyanın varma limanından önce boşaltılmasını isteyemez; şu kadar ki, taşıtan, boşaltmadan doğan giderlerle zararı tazmin etmekle yükümlüdür (TTK m. 1226/2). Tam charter sözleşmelerinin ayrık tutulması, bunlar bakımından boşaltma masraflarının daha farklı değerlendirilebileceğini, taşıtanın yükü istediği zaman, masraflarına katlanmak suretiyle boşaltabileceğini gösterir. Taşıtan ayrıca, o ana kadar doğmuş bulunan sürastarya ücreti veya gümrük vergi ve harç gibi kalemleri de ödemekle yükümlüdür¹⁴⁵.

Navlun sözleşmesinin yolculuk başladıktan sonra feshedilmesi hâlinde, taşıyan yüke zilyet olmaya devam eder. Bu süre içinde taşıyanın yüke özen borcu devam eder¹⁴⁶. Bununla birlikte yükün, bir şekilde gemiden tahliyesi gerekir, bu hususta da tarafların müzakere ederek uygun bir limanı belirlemesi mümkündür. Sözleşme feshedilmesine rağmen taşıtan yükü tahliye etmez veya tahliye masraflarına katılmazsa, taşıyan yükü rıhtıma indirme ve depolama masraflarını taşıtandan isteyebilir¹⁴⁷.

SONUÇ

Yolculuğun başlamasına ve devamına engel olan sebepler yüzünden navlun sözleşmesinin sona ermesi, TTK m. 1209 ilâ 1227'nci maddeler arasında ve iki alt başlıkta düzenlenmiştir. Birinci başlık, navlun sözleşmesinin "hükümden düşme"sine hasredilmiştir ki; bu, yükün ve geminin zıyı hâllerine mahsus bir kendiliğinden sona erme hâlidir. Navlun sözleşmesinin işbu sebeplere istinaden feshi ise, bu makalede tefsirine gayret edilen TTK m. 1218 ilâ 1227'de düzenlenmiştir. Tefsirine gayret edilen bu hükümlerde navlun sözleşmesinin, sözleşmenin tarafları dışında bir üçüncü kudret (veya Yaradan) tarafından ifasının engellendiği hâller açıklanmaktadır.

Kanun'un 1218 ilâ 1227'nci maddelerine göre, fesih sebeplerini üçe ayırmak icap eder: Birincisi bir kamu tasarrufu sebebiyle sözleşmenin ifasının engellenmesidir ki; ambargo veya devlet hizmeti sebebiyle gemiye el konulması veya ticaret, ithalat-ihracat veya transit geçiş yasağı gibi hâller bu bapta, tahdîdî değil, tadâdî şekilde sayılmıştır. Kamu tasarrufunun sahibi, bittabi devlet ve devletlerin üye olduğu BM, AB gibi milletlerarası kuruluşlardır. Ancak milletlerarası ve iç hukuk bakımından meşru-

¹⁴³ ABRAHAM, s. 530; KARA, s. 255.

¹⁴⁴ AKINCI, s. 183; ÇAĞA, s. 268.

¹⁴⁵ CAN, s. 154; BAUGHEN, s. 265.

¹⁴⁶ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 709.

¹⁴⁷ COOKE / YOUNG / ASHCROFT / TAYLOR / KIMBALL / MARTOWSWKI / LAMBERT / STURLEY, s. 710.

yeti bulunmayan siyasî veya mahallî gruplar da benzer tasarrufları ile navlun sözleşmesini engelleme kudretini haizlerse, bunların da TTK m. 1218/1 hükmü bağlamında bir kamu otoritesi olarak değerlendirilmesi gerekir. Tadâdî şekilde sayılan engelleme usulleri, birçok zaman iç içe geçebilir. Hiçbir hukukî arka-planı olmaksızın limanı kontrol eden otoritenin gemiye el koyması söz konusu olabileceği gibi; alınan bir ambargo kararına rağmen deniz ticaretine izin verilmesi de mümkündür. Alman ve Türk doktrininde, gemiye icraî ve kazaî işlemlerle el konulmasının bu hüküm bâbında değerlendirilemeyeceği kabul edilmiştir; ancak deniz taşıma sözleşmelerine dercedilen seferden men klozları (*arrest clauses*) ile bu tür el koymalardan taşıtanın sorumlu olmaması hâlinde fesih hakkının kullanılabilmesi kararlaştırılabilmektedir. Hakeza yaptırım (*sanctions*) klozları ile de devlet ve milletlerarası kuruluşların yaptırımları da taraflarca ayrıca düzenlenebilmektedir. Binnetice, kamu gücünü kullanan bir otoritenin karar ve fiilleriyle navlun sözleşmesinin ifası engellenmesi hâlinde bu hükümler uygulama alanı bulacaktır.

Savaş kararı da esasında bir kamu tasarrufu olmasına rağmen, savaş hâli sebebiyle yük ve geminin serbest sayılmaması ve zapt veya müsadere tehlikesinin olması, TTK m. 1218/4 hükmünde ayrıca düzenlenmiştir. Savaşların artık devletler arasındaki karşılıklı açıklamalar, ultimatolar ve savaş ilânı gibi sıralı işlemlerle vuku bulmadığı; çoğu zaman resmî bir savaş ilânı söz konusu olmaksızın operasyon, önleyici müdahale gibi başka isimler altında ortaya çıktığı dikkate alındığında bu hükümdeki savaş ve savaşın taraflarını da geniş manasıyla ele almak gerekir. Hükmün tatbik edilmesi için, yükleme veya varma limanında, savaş veya askerî hareketlilik sebebiyle gemiye veya yüke el konulması ya da mürettebatın hayatî tehlike altına girmesi ihtimâlinin varlığı yeterlidir. Tatbikatta sözleşmelere eklenen savaş iptal (*war cancellation*) ve savaş riskleri (*war risks*) klozları ile ayrıntıların düzenlenmesi; hangi ülkeler arasındaki savaşlarda hangi hükümlerin tatbik edileceği veya fesih öncesinde güvenli bir liman göstererek sözleşmenin ayakta tutulması gibi hususların kararlaştırılması mümkündür.

Kamu tasarrufları ve savaş hâline bağlı olarak navlun sözleşmesinin feshi düzenlenmekle birlikte; eşyanın sadece bir kısmına ilişkin engeller, kaptanın haklı bir sebeple rotadan sapması ve geminin tamirinin gerekmesi hâlleri “*tarafların fesih hakkına sahip olmadığı hâller*” kenar başlığı altında düzenlenmiştir. Yüke dair kısmî engellerin varlığında, taşıtan serbest sayılmayan eşyayı gemiden uzaklaştırmak külfeti altındadır. Bu külfeti yerine getirdikten sonra, taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak kaydıyla başka yük yükleyebilir veya yarım navlun ödeyerek sözleşmeyi feshedebilir. Bu külfeti yerine getirmezse, serbest sayılmayan eşya taşıyan tarafından gemiden uzaklaştırılacaktır ki; taşıtan bu hâlde, hem bu uzaklaştırma masraflarına katlanacak, hem de tam navlun ödemek zorunda kalacaktır.

Kanun’un inceleme konusu yapılan bu bâbında bilhassa zikredilmiş hâller dışında, yolculuğun başlamasından önce veya sonra ortaya çıkan tabî olaylar veya umulmayan hâllerin, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemeyeceği ifade edilmiştir; meğerki bu gecikme yüzünden sözleşmenin belli amacı kaybolmuş olsun. Sözleşmenin amacı yükün taşınmasıdır ancak hükümde kastedilen, gecikmenin bu amacı akamete uğratabileceği olmasının taşıyan tarafından da bilinmesidir. Mesela yükün bozulmaya elverişli ürünlerden müteşekkil olması ve bu hususta taşıyanın bilgilendirilmiş olması hâlinde, yükün bozulacağı kadar bir gecikme sözleşmenin amacının kaybolmasına yol açacaktır. İngiliz hukukundan sâdır olan sözleşmenin akamete uğraması nazariyesi (*frustration doctrine*) ile esasında tüm beklenmeyen hâllerin, navlun sözleşmesi bakımından birer fesih sebebi olacağı ifade edilebilir. Hatta öyle ki, bir tür beklenmeyen hâl ve neticelerinin sözleşmede ayrıca düzenlenmiş olmasının dahi, bu doktrin tatbikini dışlamayacağı ifade edilmiştir.

Bu makale, her ne kadar TTK m. 1218 ilâ 1227’nci maddelerin tefsirine hasredilmişse de, tatbikatta navlun sözleşmeleri kahir ekseriyetle standart formlar ile hazırlanır ve akdedilir. Hakeza bu sözleşmelere, yine standart klozlar eklenerek bu hükümlerde düzenlenen fesih sebepleri ve neticeleri taraflarca ayrıca düzenlenip kararlaştırılabilir. Bir mücbir sebep ya da beklenmeyen hâl, birden fazla kloz kapsamında da yer alabilir. Mesela buzlanma riski, sözleşmeye beklenmeyen hâl ve mücbir sebepler için dercedilen bir genel klozun (*force majeure clause*) kapsamına girebileceği gibi; ayrıca bir

buzlanma klozu (*ice clause*) kapsamına da girecektir. Şüphesiz ki bu hâlde, özel olarak dercedilmiş klozun hükümleri öncelikle tatbik edilir.

Coğrafyamız başta olmak üzere, dünyada ticarî denizciliğin geliştiği birçok önemli su yolu ve liman, siyasî konjonktürden doğrudan etkilenmektedir. Savaş ve bölgesel çatışma riskleri, günden güne artmakta; birçok liman bu risklere bağlı olarak güvensiz hâle gelebilmektedir. Yakın zamanda Karadeniz'de söz konusu olan tehlikeler, önümüzdeki süreçte Basra Körfezi, Umman Denizi, Akdeniz ve Güney Çin Denizi gibi önemli rota ve bu rotadaki limanlar için söz konusu olabilir. Hakeza bu siyasî gerginliklerin neticesinde, birçok ülke için iktisadî yaptırımlar da gündeme gelebilir. Bunun gibi iklim değişikliklerinden kaynaklanan beklenmedik tabiat olayları ve salgın hastalıklar gibi ihtimâller de deniz ticaretinin gündemini meşgul edebilir. Bu esastan olmak üzere navlun sözleşmelerinin fesih hâlleri, fesih hakkının nasıl ve hangi sürelerde kullanılacağı ve feshin neticelerine dair sözleşme kayıtları ve klozlarının belirlenmesi önemli bir mesele olmaya devam edecektir.

KAYNAKÇA

- ABRAHAM, Hans Jürger: *Schaps - Abraham, Das deutsche Seerecht, Zweiter Band*, Walter de Gruyter & Co., Berlin, 1962.
- ACAR, Hüseyin: *Türk Ceza Hukukunda Müsadere Kurumu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2019.
- AKALIN, Şükrü Halük (Ed.): *Türkçe Sözlük*, 11. Baskı, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 2011.
- AKINCI, Sami: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri Navlun Mukaveleleri*, Türkiye Ticaret Postası Matbaası, İstanbul, 1968.
- AKKUTAY, Berat Lale: “Birleşmiş Milletler Andlaşması Çerçevesinde Ekonomik Yaptırımların Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 2014, Sayı 111, s. 411-446.
- AKYILMAZ, Bahtiyar / SEZGİNLER, Murat / KAYA, Cemil: *Türk İdare Hukuku*, 17. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2023.
- ALEXANDER, Kern: *Economic Sanctions: Law and Public Policy*, Palgrave Macmillan, London, 2009.
- ANTALYA, O. Gökhan: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Marmara Hukuk Yorumu, Cilt V/1, 3*, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019 (Cilt V/1, 3).
- ANTALYA, O. Gökhan: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Marmara Hukuk Yorumu, Cilt V/1, 2*, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019.
- ARKAN, Sabih: *Ticari İşletme Hukuku*, 22. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 2016.
- ASADA, Masahiko: *Economic Sanctions in International Law and Practice*, Routledge, New York, 2020.
- ATAMER, Kerim: *Deniz Ticareti Hukuku Cilt: IV Deniz İcra Hukuku*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019.
- ATAY, Ender Ethem: *İdare Hukuku*, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022.
- AYGÜL, Musa / VURAL ÇELENK, Belkıs: “Ekonomik Yaptırımlar ve Akreditif”, *Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi*, 2018, Cilt 4, Sayı 1, s. 1-18.
- BAATZ, Yvonne: “Charterparties”, (Ed.) BAATZ, Yvonne: *Maritime Law*, 4. Baskı, Informa Law from Routledge, Oxon, 2018, s. 251-311.
- BAHTİYAR, Mehmet: *Ticari İşletme Hukuku*, 19. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2018.
- BAL, Abhinayan Basu: “Maritime Lawfare: The Impact of Unilateral Sanctions on Law and Practice on Navigation and Seaborne Trade”, (Ed.) SUBEDI, Surya P.: *Unilateral Sanctions in International Law*, Hart Publishing, London, 2021, s. 255-276.
- BAUER, R. Glenn: “Effects of War on Charter Parties”, *Tulane Maritime Law Journal*, 1988, Cilt 13, Sayı 1, s. 13-24.
- BAUGHEN, Simon: *Shipping Law*, 6. Baskı, Routledge, Oxon, 2015.
- BAYSAL, Başak: *Sözleşmenin Uyarlanması*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- BÜYÜKKAYA, Muhammed Hüseyin: *Göçmen Kaçakçılığı (TCK m. 79)*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2022.
- CAN, Mertol: *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1998.
- CANCA, Hakan Selim: *Devletlerin gemilere müdahale yetki ve yükümlülükleri: Deniz Kamu Hukuku: Deniz Savaş Hukuku: Deniz Güvenliği: PSI Prensipleri: San Remo Rehberi*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015.
- CANDAN, Tolga / HALHALLI, Ozan Emin: “A Brief Analysis Of The Grain Corridor Agreement In Terms Of International Law”, *Ankara Barosu Dergisi*, 2022, Cilt 80, Sayı 4, s. 363-404.
- CONNELL, Raymond A.: “Charter Party Termination and the Approach Voyage”, *Tulane Maritime Law Journal*, 2001, Cilt 25, Sayı 2, s. 469-490.
- COOKE, Julian / YOUNG, Tim / ASHCROFT, Michael / TAYLOR, Andrew / KIMBALL, John / MARTOWSKI, David / LAMBERT, LeRoy / STURLEY, Michael: *Voyage Charters*, 4. Baskı, Informa Law, London, 2014.

- CURRIE, John H.: *Public International Law*, 2. Baskı, Irwin Law, Toronto, 2008.
- ÇAĞA, Tahir: *Deniz Ticareti Hukuku 2: Navlun Sözleşmesi*, 7. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2004.
- DAVEY, Michael / Davey, James / CAPLIN, Oliver: *Miller's Marine War Risks*, 4. Baskı, Informa law from Routledge, London, 2020.
- DOCKRAY, Martin: *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*, 3. Baskı, Routledge-Cavendish, London, 2004.
- DOĞAN, Koray: *Göçmen Kaçakçılığı Suçu*, 3. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.
- DOST, Süleyman / KORKMAZ, Zehra: "Savaşa Varmayan Zorlama Yolu Olarak Zararla Karşılık ve Bazı Uygulamalar", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2016, Cilt 5, Sayı 2, s. 111-157.
- DRESCHER, Ingo / FLEISCHER, Holger / SCHMIDT, Karsten (Hrsg.): *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7: Transportrecht*, 5. Baskı, Verlag C. H. Beck, München, 2023 (Yazar, Münchener Kommentar).
- EREN, M. Yusuf: "Uluslararası Hukukta Savaşa Varmayan Kuvvet Kullanma Yolları", *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2016, Cilt 3, Sayı 2, s. 229-260.
- EVİK, Ali Hakan: "Göçmen Kaçakçılığı Suçu", *Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2005, Cilt 9, Sayı 3-4, s. 125-179.
- GOLLIARD, Mélanie Marilyne: *Economic Sanctions: Embargo on Stage. Theory and Empirical Evidence*, University of Tampere, Department of Economics and Accounting, 2013.
- GORDON, Richard John Francis / SMYTH, Michael / CORNELL, Tom: *Sanctions Law*, Hart Publishing, Portland Oregon, 2019.
- GÖKNİL, Mazhar Nedim: *Deniz Ticareti Hukuku*, 2. Tabı, Alaeddin Kırıl Basımevi, Ankara, 1942.
- GÜLTEKİN, Galip: "Deniz Hukuku. Çatma, Kurtarma ve Yardım", *Cemil Bilsel'e Armağan*, Kenan Basımevi, İstanbul, 1939, s. 609-642.
- HAPPOLD, Matthew: "Economic Sanctions and International Law: An Introduction", HAPPOLD, Matthew / EDEN, Paul (Ed.): *Economic Sanctions and International Law*, Bloomsbury Publishing, London, 2016, s. 1-12.
- HILL, Christopher: *Maritime Law*, 6. Baskı, Informa law from Routledge, Oxon, 2014.
- HILLIER, Tim: *Sourcebook on International Law*, Cavendish Publishing, London, 1998.
- KALABALIK, Halil: *İdare Hukuku Dersleri Cilt II*, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.
- KARA, Hacı: *Deniz Ticareti Hukuku*, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- KEITH, Michel: *War, Terror and Carriage by Sea*, Informa Law from Routledge, London, 2004.
- KIZILARSLAN, Hakan: *Tüzel Kişilere Özgü Koruma ve Güvenlik Tedbirleri*, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.
- KOCA, Mahmut / ÜZÜLMEZ, İlhan: *Türk Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 15. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022.
- KURU, Baki: *İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra ve İflâs Hukuku*, 1. Baskı, Legal Yayınevi, İstanbul, 2016.
- MACMILLAN, Catharine: "English Contract Law and the Great War: The Development of a Doctrine of Frustration", *Comparative Legal History*, 2014, Cilt 2, Sayı 2, s. 278-302.
- ORMANCI ALTINOK, Pınar: *Sürekli Borç İlişkilerinin Haklı Sebeple Feshi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2011.
- ÖZTÜRK, Bahri / EKER KAZANCI, Behiye / SOYER GÜLEÇ, Sesim: *Ceza Muhakemesi Hukukunda Koruma Tedbirleri*, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022.
- PEKCANITEZ, Hakan / ATALAY, Oğuz / SUNGURTEKİN ÖZKAN, Meral / ÖZEKES, Muhammet: *İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı*, 6. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019.
- PLOMARITOU, Evi / PAPADOPOULOS, Anthony: *Shipbroking And Chartering Practice*, 8. Baskı, Informa Law from Routledge, London, 2018.
- POSTACIOĞLU, İlhan E.: *İcra Hukuku Esasları*, 4. Baskı, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982.
- RAMBERG, Jan: *Cancellation of Contracts of Affreightment on Account of War and Similar Circumstances*, Eländers Boktryckeri Aktiebolag, Göteborg, 1970.

- SELİÇİ, Özer: *Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1976.
- SHAW, Malcolm N.: *International Law*, 6. Baskı, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
- SÖZER, Bülent: *Deniz Ticareti Hukuku - I*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019.
- ŞİMŞEK, Galip Engin: “Uluslararası Hukuk Açısından Ekonomik Yaptırımlar ve ABD’nin Tek Taraflı Yaptırımlarının Kısa Bir Değerlendirilmesi”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 2021, Cilt 78, Sayı 4, s. 2049-2078.
- TEKİNAY, Selahattin Sulhi / AKMAN, Sermet / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 7. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993.
- TOK, Ozan: “İcra İşleminin Yapısı ve Hukuki Rejimi”, *Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2021, Cilt 9, Sayı 1, s. 57-85.
- ÜLGEN, Hüseyin / HELVACI, Mehmet / KAYA, Arslan / ERTAN NOMER, N. Füsün: *Ticari İşletme Hukuku*, 5. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015.
- ÜSTÜNDAĞ, Saim: *İcra Hukukunun Esasları*, 8. Baskı, Yazarın Kendi Yayını, İstanbul, 2004.
- VON HEINEGG, Wollf Heintschel: “The Current State of The Law of Naval Warfare: A Fresh Look at the San Remo Maunal”, *International Law Studies, The Law of War in the 21st Century: Weaponry and the Use of Force*, 2006, Sayı 82, s. 269-296.
- YAZICIOĞLU, Emine: *Deniz Ticareti Hukuku*, 15. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.
- YENGİNAR, Altuğ: “Rusya-Ukrayna Savaşının Bir Sonucu Olarak İmzalanan Tahıl Koridoru Anlaşmasının Montrö Boğazlar Sözleşmesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi”, *Journal of Marine and Engineering Technology*, 2022, Cilt 2, Sayı 2, s. 101-110.
- YETİŞ ŞAMLI, Kübra: “COVID-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri”, *İstanbul Hukuk Mecmuası*, 2020, Cilt 78, Sayı 2, s. 299-331.
- YILMAZ, Onur: *Gemilerin İhtiyati Haczi*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2023.