

TÜRK TİCARET KANUNU AÇISINDAN NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN KONUSU OLARAK EŞYA KAVRAMINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

Dr. Öğr. Üyesi Tuğba ÇİFTÇİ*

Öz

Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nda deniz ticareti sözleşmelerinden biri olarak düzenlenen navlun sözleşmesi, navlun karşılığında eşyanın deniz yolu ile taşınmasına ilişkin sözleşmedir. TTK'de navlun sözleşmesi yolculuk charteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi olarak iki şekilde düzenlenmiş ancak sözleşmenin konusunu oluşturan eşyanın tanımı yapılmamış veya özellikleri belirtilmemiştir. Bu hususta Türk Medeni Kanunu (TMK)'na da atıf yapılmamıştır. Bu durum bazı eşyaların navlun sözleşmesinin konusu olup olmayacağı veya TTK'nin navlun sözleşmesine ilişkin madde hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin tartışmalara neden olmuştur. Öğretide navlun sözleşmesi ile taşınabilecek eşyalara ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışmada navlun sözleşmesinin konusu olabilecek eşyalar, yer yer TMK ile karşılaştırma yapılarak ve öğretideki görüşler değerlendirilerek ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler

* Dr. Öğr. Üyesi, Selçuk Üniversitesi Özel Hukuk Bölümü, Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı, Konya, Türkiye | Asst. Prof., Selçuk University, Department of Private Law, Commercial Law Department, Konya, Türkiye.

✉ tugba.ciftci@selcuk.edu.tr • ORCID 0000-0003-2607-9127.

✎ **Atıf Şekli | Cite As:** ÇİFTÇİ, Tuğba: "Türk Ticaret Kanunu Açısından Navlun Sözleşmesinin Konusu Olarak Eşya Kavramına İlişkin Değerlendirmeler", SÜHFD, C. 33, S. 4, 2025, s.2253-2285.

✎ **İntihal | Plagiarism:** Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir. | This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.

✎ Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır. | This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

- Navlun Sözleşmesi • Yolculuk Çarteri Sözleşmesi • Kırkambar Sözleşmesi
- Eşya • Yük

EVALUATIONS ON THE CONCEPT OF GOODS AS THE SUBJECT OF A CONTRACT OF AFFREIGHTMENT IN TERMS OF THE TURKISH COMMERCIAL CODE

Abstract

The contract of affreightment which is regulated as one of the maritime trade contracts in the Turkish Commercial Code (TCC), is a contract relating to the carriage of goods by sea in return for freight. In the TCC, the contract of affreightment is regulated in two types: a voyage charter contract and a contract of carriage of goods, however the goods which are the subject of the contract are not defined or the characteristics of the goods are not specified. There is also no reference to the Turkish Civil Code in this regard. This situation has led to discussions on whether some goods can be subject of a contract of affreightment and whether the provisions of the TCC regarding the contract of affreightment will be applied to these goods. In the doctrine, evaluations have been made regarding the goods that can be carried under a contract of affreightment. In this study, the goods that can be the subject of a contract of affreightment are discussed by making a comparison with the Turkish Civil Code and evaluating the opinions in the doctrine.

Key Words

- Contract of Affreightment • Voyage Charter Contract • Contract of Carriage of Goods • Goods • Cargo

GİRİŞ

Navlun sözleşmesi, navlun karşılığında taşıyanın denizde eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir (TTK m. 1138). Türk Ticaret Kanunu¹ (TTK)'nda navlun sözleşmesi, yolculuk çarteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi şeklinde iki tür olarak düzenlenmiştir. Taşıyan yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; kırkambar sözleşmesinde ise ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenmektedir (TTK m. 1138/1). Yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin tamamı veya bir kısmı ya da belli bir

¹ Türk Ticaret Kanunu, Kanun No: 6102, RG: 14.02.2011, S. 27846.

yerinin tahsisi söz konusu iken; kırkambar sözleşmesinde esaslı unsur ayırt edilmiş eşyadır.

TTK'nin navlun sözleşmesini düzenleyen Üçüncü Bölüm hükümleri posta idaresinin denizde eşya taşımalarına uygulanmaz (TTK m. 1138/2)². Ancak posta idaresinin denizde eşya taşımalarının günümüzde uygulaması kalmamıştır³.

TTK m. 1138'de "eşya" terimi kullanılmış ancak navlun sözleşmesinin konusu olan eşyanın tanımı yapılmadığı gibi özellikleri de belirtilmemiştir. Yine madde metninde Türk Medeni Kanunu⁴ (TMK)'nin eşyaya ilişkin hükümlerine atıf da yapılmamıştır. Taşınan şeyin navlun sözleşmesi kapsamında bir eşya olup olmadığı hususu, o sözleşmeye TTK'nin navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağı açısından oldukça önemlidir. Bu kapsamda çalışmada, navlun sözleşmesi açısından eşya, bazı noktalarda TMK açısından eşya ile karşılaştırılarak ve öğretilerdeki tartışmalara yer verilerek ele alınacaktır.

I. EŞYA KAVRAMI

Türk Dil Kurumu sözlüğünde eşya "*Türlü amaçlarla kullanılan, insan yapısı, taşınabilir cansız nesneler; pılı pırtı, yük*" olarak tanımlanmıştır⁵. Bununla birlikte eşya, hukuki bir kavram olup özellikle öğretide şekillendirilmiştir. Öğretilerdeki tanımlamalardan bazıları şu şekildedir: "*Hukuki anlamda eşya, üzerinde bireysel hâkimiyet sağlanabilecek, ekonomik bir değer taşıyan kişi ve hayvanlar dışındaki cismani varlıklardır*"⁶; "*hukuk bakımından eşya, insanların ihtiyaçlarını gidermeye yarayan, edinilmesi mümkün, yani üzerlerinde fiilî ve hukukî hâkimiyet kurulmaya elverişli olan maddî mallardır*"⁷; "*hukukî anlamda eşya, cismanî, sınırlandırılmış, üzerinde fiilî ve hukukî hâkimiyet*

² Posta idaresi kendisine teslim edilen eşyanın taşınması için başka bir taşıyanla sözleşme yaparsa, bu sözleşme de navlun sözleşmesi hükümlerine tabi olur (OKAY, M. Sami, Deniz Ticareti Hukuku II, 2. Bası, İstanbul 1971, s. 13; aynı yönde bakınız AY-TEKİN, Metin Uğur, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları, Ankara 2019, s. 28).

³ TOPSOY, Fevzi, Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul 2020, s. 303.

⁴ Türk Medeni Kanunu, Kanun No: 4721, RG: 08.12.2001, S. 24607.

⁵ <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 02.02.2025).

⁶ OĞUZMAN, M. Kemal/SELİÇİ, Özer/OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe, Eşya Hukuku, 26. Baskı, İstanbul 2024, s. 7.

⁷ AKİPEK, Jale/AKINTÜRK, Turgut/ATEŞ, Derya, Eşya Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2018, s. 26.

kurulabilen şeyler”⁸; “eşya, evrende bir yer işgal eden, ekonomik değeri bulunan ve üzerinde hakimiyet kurulabilen belirli maddi nitelikteki varlıklardır”⁹.

Bir şeyin eşya olarak kabul edilebilmesi için; kişilik dışı¹⁰, belirli sınırlara sahip¹¹, maddi varlığının olması¹² ve üzerinde hakimiyet kurulabilmesi¹³ gereklidir. Maddilikten anlaşılması gerekense, mekânda yer işgal etmesidir¹⁴.

II. NAVLUN SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN EŞYA VE YÜK KAVRAMLARI

Medeni hukuk kapsamında eşyaya ilişkin yapılan tanımlamalara bakıldığında, eşyanın navlun sözleşmesinin konusu açısından yetersiz olduğu görülmektedir¹⁵. Medeni hukuk açısından eşya ile navlun sözleşmesinin konusu olabilecek eşya farklı olabilmektedir. Örneğin medeni hukuk açısından eşya taşınır-taşınmaz olabilirken¹⁶; navlun sözleşmesi açısından mutlaka taşınır eşya olmalıdır. Çalışmada medeni hukuk ile navlun sözleşmesi açısından eşya ayrımı ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

⁸ SİRMEN, A. Lâle, Eşya Hukuku, 12. Baskı, Ankara 2025, s. 5.

⁹ KILIÇOĞLU, Ahmet M., Eşya Hukuku, 2. Bası, Ankara 2024, s. 209.

¹⁰ Ayrıca bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 7 vd.; ESENER, Turhan/GÜVEN, Kudret, Eşya Hukuku, 9. Baskı, Ankara 2024, s. 5 vd.; ÜNAL, Mehmet/BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku, 12. Baskı, Ankara 2021, s. 19 vd.; ANTALYA, O. Gökhan, Marmara Hukuk Yorumu Eşya Hukuku, Cilt IV/1, ANTALYA, O. Gökhan (Editör), 4. Baskı, Ankara 2021, s. 57 vd.; AKÇAAL, Mehmet, Eşya Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2024, s. 16 vd.

¹¹ Ayrıca bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 6; SİRMEN, s. 7 vd.; KILIÇOĞLU, s. 210-211; ÜNAL/BAŞPINAR, s. 17-18; ESENER/GÜVEN, s. 7; AKÇAAL, s. 15-16.

¹² Ayrıca bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 6; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 27 vd.; SİRMEN, s. 6 vd.; ESENER/GÜVEN, s. 4; ÜNAL/BAŞPINAR, s. 16-17; ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 64 vd.; AKÇAAL, s. 15.

¹³ Ayrıca bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 6-7; SİRMEN, s. 8 vd.; KILIÇOĞLU, s. 209-210; ESENER/GÜVEN, s. 4-5; ÜNAL/BAŞPINAR, s. 18-19; ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 75-76; AKÇAAL, s. 16.

¹⁴ ESENER/GÜVEN, s. 4.

¹⁵ ÖZGENÇ, Zeynep, Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014, s. 16.

¹⁶ Bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 14-15; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 32 vd.; SİRMEN, s. 15 vd.; ÜNAL/BAŞPINAR, s. 31-32; KILIÇOĞLU, s. 211 vd.; ESENER/GÜVEN, s. 7 vd.; ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 84 vd.; AKÇAAL, s. 21-22.

Navlun sözleşmesinde taşınanın (taşınması taahhüt edilenin) yük olduğu öğretide ifade edilmiştir¹⁷. Daha açık bir ifadeyle, navlun sözleşmesi ile taşınan, taşıma süresince yük olarak nitelendirilmektedir¹⁸. Türk Dil Kurumunca yük kavramı “*Araba, hayvan vb.nin taşıdığı şeylerin hepsi*”, “*Araba, hayvan vb.nin taşıyabildiği miktar*”, “*eşya*” olarak tanımlanmıştır¹⁹. Navlun sözleşmesi açısından ise yük, gemi ile taşınmaya elverişli, maddi varlığı olan eşyadır²⁰.

TTK’nin “Taşıma İşleri” Kitabında, eşyanın her türlü yükü de kapsayacağı belirtilmiştir (TTK m. 850/1). TTK’nin deniz ticareti kitabında ise eşya terimi tercih edilmiş olsa da yer yer yük kavramının kullanıldığı görülmektedir²¹. Örneğin yüke elverişli geminin tanımlandığı TTK m. 932/3’teki “*Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.*” hükmünde yük ve eşya kavramları birlikte

¹⁷ Bakınız AKINCI, Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, s. 2; OKAY, s. 9; SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) Cilt 1, 6. Bası, İstanbul 2022, s. 330, 352; SEVEN, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003, s. 49; SUNAL ERGUVAN, Sevgi, Deniz Yolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul 2007, s. 21; TEKİN, Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2017, s. 24-25; ÖCAL, Muharrem, Fiili Taşıyanın Sorumluluğu, Ankara 2024, s. 24.

Bir görüş 1956 tarihli TTK’deki yük, mal ve eşya olarak ifade edilen her türlü taşınır için TTK’de topluca “*eşya*” terimi kullanıldığını ifade etmiştir (ATAMER, Kerim, Deniz Ticareti Hukuku -I-, İstanbul 2017, s. 396). Eşya/yük/malı birlikte kullanan başka bir görüşe göre eski TTK’da eşya kelimesinin yanı sıra yük ve mal kelimeleri kullanılmış olup bu durum öğretiye de yansımıştır ve öğretilerde eşya yerine yük ile mal kelimeleri tercih edilmiştir. Aynı görüşe göre TTK’da eşya kelimesi, yük ve mal kelimesini kapsar şekil ve anlamdadır; ancak öğretilerde eski TTK dönemindeki alışkanlıklar devam etmektedir ve eşya yerine yük ile mal kelimelerinin kullanımı yer yer görülmektedir (ÖZEN, Mustafa, Deniz Yoluyla Eşya (Yük/Mal) Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluk ve Sorumsuzluk Durumları, Ankara 2024, s. 45).

Yük ve eşyanın aynı anlamda kullanılmasına ilişkin bakınız SÖZER, s. 352; KAYIHAN, Şaban, Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law), 4. Baskı, İstanbul 2024, s. 154; GÜDEN, Faysal, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 2017, s. 14.

¹⁸ SÖZER, s. 330; ŞEKER, Hakan, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, Ankara 2020, s. 22 dipnot 22; TEKİN, s. 6. Benzer şekilde hukuk tekniği bakımından taşıma sözleşmesinin konusu olan eşyanın taşıta yüklendikten sonra yük hâlini aldığı yönünde bakınız AKSOY, Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul 2015, s. 16.

¹⁹ <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 02.02.2025).

²⁰ OKAY, s. 9.

²¹ Ayrıca “*Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik*” de yük kavramını kullanmıştır (RG: 14.11.2021, S. 31659).

kullanılmıştır. TTK m. 1090'da *“yüke ait belgeler”* ifadesine yer verilmiştir. Yine TTK'de *“yükle ilgili olanlar/yükle ilgili kişiler/yükle ilgililer”* ele alınırken yük kavramı tercih edilmiştir²². Ayrıca TTK m. 1180/1'de *“yükün menfaati”* ifadesine yer verilmiştir.

TTK m. 1138'de ise yalnızca eşya terimi kullanılmış ancak maddede yolculuk charteri sözleşmesi açısından eşya tanımlanmamış ve belirli bir açıklama da yapılmamıştır (TTK m. 1138/1-a). Kırkambar sözleşmesi açısından ise *“ayrıt edilmiş eşya”* ifadesine yer verilmiştir (TTK m. 1138/1-b).

Karşılaştırmalı hukukta Alman hukukunda²³ benzer bir ayrımın yapıldığı görülmektedir. Alman Ticaret Kanununda (Handelsgesetzbuch²⁴ HGB) navlun sözleşmeleri kırkambar sözleşmesi (Stückgutfrachtvertrag) ve yolculuk charteri sözleşmesi (Reisefrachtvertrag) olmak üzere ikili bir ayrımla düzenlenmiştir. Kırkambar sözleşmesi ve yolculuk charteri

²² Örneğin bakınız TTK m. 1141/2, 1112, 1062/1.

²³ Alman sistemi eski (6762 sayılı) TTK'nin dayandığı sistemdir. Bu hususta TTK gerekçesi, 1138 ilâ 1271'inci maddelere ilişkin genel açıklamalarda şu açıklamaya yer verilmiştir: *“Eşya taşıma ile ilgili hükümlerin gözden geçirilmesinde, esas itibarıyla, iki sistem arasında bir tercih yapılması söz konusu olmuştur. Birinci sistem, “charter sözleşmesi” (6762 sayılı Kanunun 1016 ncı maddesinin birinci fıkrasının birinci bendi) ile “kırkambar sözleşmesi” (6762 sayılı Kanunun 1016 ncı maddesinin birinci fıkrasının ikinci bendi) arasında fark bulunduğu ve charter sözleşmesinin mutlaka bir eşya taşıma taahhüdünü ihtiva etmesinin zorunlu olmadığından hareketle, yalnızca kırkambar sözleşmesinin eşya taşıma sözleşmesi sayılması gerektiğini savunan İtalyan-Fransız hukuku sistemidir. Buna karşılık diğer sistem, 6762 sayılı Kanun hükümlerinin dayanmakta olduğu Alman sistemidir. Kanunun sisteminin çağdaş gelişmelere ve milletlerarası sözleşmelere uygun hale getirilerek muhafaza edilmesi, bu amaçla 6762 sayılı Kanunun hükümleri üzerinde çalışılarak, bu hükümlerin gereksinimler ve çağdaş gelişmeler doğrultusunda tamamlanması ve düzeltilmesi kararlaştırılmıştır.”*

²⁴ <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/> (Erişim Tarihi: 02.04.2025).

sözleşmesinde “Das Gut” kelimesi kullanılmıştır²⁵. Terim genel olarak mal²⁶, yük²⁷ anlamındadır. Kırkambar sözleşmesinde kullanılan “Stückgut” ise parça malı ifade eder²⁸.

TTK’da yük ile eşya kavramlarının keskin bir şekilde ayrılmadığı görülmektedir. Buna karşılık TTK m. 1138’de navlun sözleşmesinin konusu olarak eşya kavramı tercih edilmiştir²⁹.

²⁵ Bakınız özellikle HGB § 481/1, 482 ve 527/1. HGB’nin kırkambar sözleşmesi ve yolculuk charteri sözleşmesine ilişkin hükümlerinde, az da olsa yük anlamında (bakınız **KIYGI**, Osman Nazım, Hukuk ve Ekonomi Terimleri Sözlüğü, II Almanca-Türkçe, München 1999, s. 483; **STEUERWALD**, Karl, Almanca Türkçe Sözlük, İstanbul 1998, s. 350) “*die Ladung*” kullanıldığı görülmektedir (örneğin bakınız HGB § 483/2). Taşıma sözleşmesine ilişkin HGB § 407’de de, “*Das Gut*” terimi kullanmış olup bu terim temel olarak bütün eşyaları ve hayvanları kapsamaktadır (**PASCHKE**, Marian, Handelsgesetzbuch, Herausgegeben von **OETKER**, Hartmut, 8. Auflage, München 2024, HGB § 407, Rn. 24; **MERKT**, Hanno, Beck’sche Kurz-Kommentare Band 9: Hopt/Handelsgesetzbuch, 44. Auflage, München 2025, HGB § 407, Rn. 6). Özel olarak düzenlenmiş taşınma eşyası ve bagaj gibi durumlarda özel hükümler geçerlidir (**OETKER/PASCHKE**, HGB § 407, Rn. 24).

Alman Medeni Kanunu (Bürgerliches Gesetzbuch BGB) § 90’da “*Die Sache*” kullanılmıştır ve Kanun anlamında bu terim sadece cisimsel (maddi) şeylerdir (https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/_90.html (Erişim Tarihi: 31.08.2025)). Buradaki “*Sache*” kelimesi şey (**KIYGI**, s. 661; **STEUERWALD**, s. 457), mal (**KIYGI**, s. 661); eşya (**KIYGI**, s. 661 vd.; **STEUERWALD**, s. 457), nesne (**KIYGI**, s. 661) olarak tanımlanmıştır.

²⁶ Bakınız **KIYGI**, s. 375; **STEUERWALD**, s. 271.

Öğretide mal, hukuki anlamda, “*haklara konu olabilecek olan bütün şeyler*” olarak ifade edilmiştir (**AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ**, s. 25; aynı yönde bakınız **ESENER/GÜVEN**, s. 2). “*Şey*” kavramı ise “*dış âlemi oluşturan, insan dışındaki her türlü maddî veya maddî olmayan varlıklar*” olarak tanımlanmıştır (**AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ**, s. 25; benzer yönde bakınız **ESENER/GÜVEN**, s. 2).

²⁷ **KIYGI**, s. 375.

²⁸ **KIYGI**, s. 736; (“*Stückgüter*” olarak) **STEUERWALD**, s. 523.

²⁹ Taslak TTK’da bölüm başlığı “Navlun (Denizde Eşya Taşıma) Sözleşmesi” olarak düzenlenmiştir. TBMM Alt Komisyonunda “(Denizde Eşya Taşıma)” ifadesi silinerek Navlun Sözleşmesi olarak kabul edilmiştir. Tasarı S.Sayı 96, s. 536.

III. NAVLUN SÖZLEŞMESİ AÇISINDAN EŞYA KAVRAMININ KAPSAMI

A. Genel Olarak

Navlun sözleşmesine konu taşınabilir her maddi şeyin eşya niteliğinde olduğu söylenebilir³⁰. Zira navlun sözleşmesi bir eşya taşıma sözleşmesidir. Dolayısıyla eşyanın taşınabilir olması icap eder³¹. Gayri maddi eşya, örneğin haberin taşınması, navlun sözleşmesinin konusunu oluşturmaz³². Gaz ve sıvı, kaba konularak taşınabilir hale getirilip navlun sözleşmesine konu olabilir³³.

Taşınan eşyanın mülkiyetinin kime ait olduğu önemli değildir³⁴. Eşyanın mülkiyeti taşıtana ait olmayabilir³⁵. Hatta eşya taşıyanın mülkiyetinde de olabilir. Ancak taşıma taahhüdünün başka bir kişiye karşı yapılmış olması gerekir³⁶.

³⁰ ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku II, 8. Baskı, İstanbul 2006, s. 2; KANER, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku I-II, 5. Baskı, İstanbul 2024, s. 128; YAZICIOĞLU, Emine, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Bası, İstanbul 2022, s. 331; KAYIHAN, s. 154; KARA, Hacı, Deniz Ticareti Hukuku, 3. Baskı, İstanbul 2025, s. 220; TÜRKEN, Şafak, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2019, s. 37.

Rotterdam Kuralları m. 1/24'e göre "yük", bir taşıyıcının bir taşıma sözleşmesi kapsamında taşımayı taahhüt ettiği her türlü eşya, mal ve ürün anlamına gelir (<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (Erişim Tarihi: 08.04.2025)).

³¹ AKINCI, s. 2; SEVEN, s. 50; KAYIHAN, s. 154; DEMİR, İsmail, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Ankara 2023, s. 326; AKSOY, s. 15.

³² AKINCI, s. 2. Gayri maddi eşya, kırkambar sözleşmesinin de konusu olamaz (CUMALIOĞLU, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011, s. 16).

³³ Gaz ve sıvılar, kaba konularak sınırlandırılabilirler, ayırt edilebildikleri takdirde kırkambar sözleşmesinin konusu olabilirler; ancak uygulamada bunlar genelde yolculuk charteri sözleşmesinin konusu olurlar (CUMALIOĞLU, s. 16).

³⁴ ÇAĞA/KENDER, s. 2; SÖZER, s. 330, 352; TOPSOY, s. 304; DEMİR, s. 326; KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 220; AYTEKİN, s. 29; SUNAL ERGUVAN, s. 22-23; ÖZGENÇ, s. 16.

³⁵ OKAY, s. 10; AKINCI, s. 2; TOPSOY, s. 304; KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 220; AYTEKİN, s. 29; SUNAL ERGUVAN, s. 22-23.

³⁶ ÇAĞA/KENDER, s. 2; DEMİR, s. 326; AYTEKİN, s. 29.

Henüz var olmayan eşya, navlun sözleşmesinin konusunu oluşturabilir³⁷. Bunlar fabrikada üretilecek eşya gibi imal edilmemiş; petrol, tarım ürünleri, maden cevheri gibi henüz ortaya çıkarılmamış olabilir³⁸.

Navlun sözleşmesinde eşya, cins ya da ferdan belirlenebilir³⁹. Dökme yükler de navlun sözleşmesi konusu olabilir⁴⁰. Dökme yükler, kuru ve sıvı dökme yük olarak iki şekildedir. Hammadde, yarı mamul (demir, kömür, çimento vb.) ile endüstriyel tarım ürünleri (buğday vb.) gibi yığın hâldeki pek çok ürünün taşınması için kuru dökme yük gemileri kullanılmaktadır⁴¹. Kuru dökme yükler genellikle konteyner, çuval gibi herhangi bir paketlemeye ihtiyaç duyulmadan gemi ambarlarında taşınabilen yüklerdir⁴². Sıvı hâldeki ham petrol vb. dökme yükler ise

³⁷ AKINCI, s. 2; OKAY, s. 10; YAZICIOĞLU, s. 331; SÖZER, s. 353; TOPSOY, s. 304; DEMİR, s. 326; BİCAN, Buğrahan, *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*, 2. Baskı, Ankara 2024, s. 66; CUMALIOĞLU, s. 16; ÖZGENÇ, s. 16; AYTEKİN, s. 29; ŞEKER, s. 22-23.

³⁸ AKINCI, s. 2; ayrıca bakınız OKAY, s. 10; YAZICIOĞLU, s. 331; SÖZER, s. 353 dipnot 13, dipnot 14; TOPSOY, s. 304; DEMİR, s. 326; CUMALIOĞLU, s. 16; BİCAN, s. 66; ŞEKER, s. 22-23.

³⁹ AKINCI, s. 3; OKAY, s. 10; KANER, s. 128; YAZICIOĞLU, s. 331; DEMİR, s. 326; TOPSOY, s. 304; AYTEKİN, s. 29; TÜRKEN, s. 36-37.

⁴⁰ Kırkambar sözleşmesinin konusunun da dökme yük olabileceğine ilişkin bakınız AKINCI, s. 14; ÇAĞA/KENDER, s. 9; DEMİR, s. 333.

Dökme yük kavramı, Türk Dil Kurumu sözlüğünde “*Bir çuval, sandık, kap veya ambalaj içinde bulunmayan mal; dökme*” olarak tanımlanmıştır (<https://sozluk.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 26.10.2025). “Gümrük Yönetmeliği”nde (RG: 07.10.2009, S. 27369) dökme eşya “*Levha, kangal, profil, kütük, firkete, her türlü boru, rulo sac, pik gibi ambalajlı olarak sayılabilen veya ambalajlanmış eşya dışında kalan; maden cevheri, mineraller, hurda demir, kömür, hububat, hayvan yemi, küspe, çimento, klinker, ponza, suni gübre, mucur gibi ambalajlanmamış ve genellikle yükleme ve boşaltması mekanik vasıta ve tesis gerektiren her nevi gaz, sıvı ve katı maddeler*” şeklinde tanımlanmıştır (m. 3/1-c). Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik m. 4/1-ç’de ise dökme yük şu şekilde tanımlanmıştır: “*Geminin yapısal bölümü olan veya geminin içinde ya da üzerinde kalıcı olarak sabitlenmiş bir tank veya ambar içerisinde bulunan, doğrudan muhafaza olmaksızın taşınması planlanan katı, sıvı ve gaz halindeki maddeler*”. Ayrıca dökme yük gemilerine ilişkin “*Dökme Yük Gemilerinin Güvenli Bir Şekilde Yüklenebilirliği ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik*” (RG: 31.12.2005, S. 26040) bulunmaktadır. Bu Yönetmelik kapsamında dökme yük gemisi ve kuru dökme yük veya katı dökme yük tanımları için bakınız m. 4.

⁴¹ KARAKADILAR, İbrahim Sarper: “Kuru Dökme Yük Taşımacılığı Piyasasının Geleceğine Dair Öngörüler”, Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, C. 24, S. 43, 2022, s. 636, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/kmusekad/issue/74029/1092455> (Erişim Tarihi: 06.04.2025).

⁴² KARAKADILAR, s. 636.

tankerlerle taşınmaktadır⁴³. Yolculuk charteri sözleşmesi, dökme yük için tramp taşımacılığında tipik bir navlun sözleşmesidir⁴⁴.

Proje yükleri alanında da yolculuk charteri sözleşmesine rastlanılmaktadır⁴⁵. Bu sözleşme kapsamında rüzgâr santralleri için rotor kanatları, transformatörler, tüm makine tesisatları gibi genellikle ağır ve büyük hacimli mallar gemi ile taşınmaktadır⁴⁶.

Yolculuk charterpartilerle ilgili olarak çelik, şeker, tahıl kömür gibi her tür eşya için standart formlar bulunmaktadır⁴⁷. Deniz taşımacılığı uygulamasında standart formların kullanımı yerleşik hâle gelmiştir⁴⁸.

⁴³ KARAKADILAR, s. 636.

⁴⁴ PÖTSCHKE, Jan-Erik, Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Herausgegeben von DRESCHER, Ingo/FLEISCHER, Holger/SCHMIDT, Karsten, 5. Auflage 2023, HGB § 527, Rn. 7.
Kuru yük taşımacılığı, büyük çoğunlukla tarifesiz (düzensiz) gemi işletmeciliği (tramp shipping) şeklindeki seferlerle gerçekleştirilmektedir (KARAKADILAR, s. 636).

⁴⁵ MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 527, Rn. 7.

Proje taşımacılığının konusu, standart dışı ağırlıkta ve standart dışı ölçülerde olan yüklerin taşınmasıdır. Bu yükler bir proje kapsamında olabilir. Proje taşımacılığında bir projenin, başından sonuna kadar projenin ihtiyaç duyduğu araçlarını, aparatlarını içeren tüm kısımlarını bir defada veya kısım kısım taşınması yapılmaktadır. Bu taşımacılıkta gerekli her tür malzeme proje alanına eksiksiz taşınarak proje bitene kadar gerekli taşıma koordinasyonu sağlanmaktadır. Ayrıca proje taşımacılığı yukarıdaki ifade edildiği gibi rüzgâr gülü gibi bir bütünü oluşturmak için üretilmiş ve montajı yapılacak veya demontajı yapılmak amacıyla yerinden sökülmüş fakat başka bir yerde montajı olacak parçaların veya tek parça hâlinde aşırı ağırlığı ve ölçüleri olan makinenin bir yerden başka bir yere taşınması ve yerleştirilmesi şeklindeki taşımacılıktır (SARI, Aydın: "Proje Yük Taşımacılığında Yol İzin Belgeleri ve Kuralları", Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, C. 30, S. 3, 2016, s. 546).

⁴⁶ MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 527, Rn. 7.

Çimento fabrikasında kullanılacak olan makinenin Portekiz'den denizyolu ile Fildişi Sahiline taşınması için akdedilen taşıma sözleşmesi örneği için bakınız Yargıtay 11. HD., T. 20.3.2024, E. 2022/5695, K. 2024/2304, <https://www.lexpera.com.tr/>, Erişim Tarihi: 29.10.2025).

⁴⁷ KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 221; KARA, Hacı, Deniz Hukuku Denizcilik Fakülteleri İçin, İstanbul 2020, s. 241.

⁴⁸ MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 527, Rn. 20; KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 221; KARA, Deniz Hukuku, s. 241.

Kırkambar taşımalarında da sözleşme, faks, teleks, mektup ve e-posta şeklinde karşılıklı onay alınmakta, bazen de "booking note" düzenlemesiyle navlun sözleşmesi gerçekleştirilmektedir (KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 222; KARA, Deniz Hukuku, s. 241-242).

Sıklıkla kullanılmakta olan GENCON 94⁴⁹, bir yolculuk charteri sözleşmesidir ve çeşitli taşıma türlerine göre uyarlanmıştır⁵⁰. Bu standart formlardan "BIMCHEMVOY 2008" kimyasal ürünlerin tanker ile taşınmasına, "CEMENTVOY" dökme çimentonun deniz yoluyla taşınmasına, "COAL-OREVOY" kömür ve maden ürünlerinin taşınmasına, "GRAINCON" tahıl ticaretine, "HEAVYLIFTVOY" ağır yüklerin taşınmasına, "RUSWOOD Charterparty" özellikle hassas seyir bölgelerinde ahşap ürünlerin taşınmasına, "TANKERVOY 87" ise sıvı yüklerin tankerlerle taşınmasına ilişkindir⁵¹.

Genel hüküm niteliğindeki⁵² Türk Borçlar Kanunu⁵³ (TBK) m. 27/1 uyarınca Kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan navlun sözleşmesi geçersiz olmalıdır. Bu yönde katıldığımız bir görüşe göre, yasal olmayan taşıma taahhütleri, özellikle taşınması yasak olan şeylerin taşınmasına ilişkin taahhütler geçerli değildir ve bunlara navlun sözleşmesi hükümleri uygulanmaz⁵⁴. Yine aynı yönde taşınması yasak veya konusu suç oluşturan eşyaların taşınmasına ilişkin sözleşmelerin, TBK m. 27/1 uyarınca hükümsüz olduğu ve dolayısıyla bu sözleşmelere navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanmayacağı ileri sürülmüştür⁵⁵. Durum böyle olmakla birlikte caiz olmayan eşya ve yükleme ile ilgili TTK'de düzenleme yer almaktadır. Buna göre taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yüklerlerse ya da yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı sorumludur. Bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlulukları söz konusu olur

⁴⁹ En son hâli GENCON 2022'dir. Bakınız <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-2022/> (Erişim Tarihi: 30.03.2025).

⁵⁰ **MüKoHGB/PÖTSCHKE**, HGB § 527, Rn. 21.

⁵¹ **MüKoHGB/PÖTSCHKE**, HGB § 527, Rn. 21; ayrıca bakınız **KARA**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 221 dipnot 142; **KARA**, Deniz Hukuku, s. 241 dipnot 200.

BIMCO'nun standart sözleşmelerinden olan Heavy Lift Voyage Charter Party (Ağır yük yolculuk charteri sözleşmesi) şartlarının geçerli olacağının kabul edildiği, dört adet vincin taşınması için imzalanan taşıma sözleşmesine ilişkin bakınız Yargıtay 11. HD, T. 06.05.2024, E. 2023/5883, K. 2024/3560, www.lexpera.com.tr (Erişim Tarihi: 26.08.2025).

⁵² Zira TTK m. 1/2 uyarınca mahkeme, hakkında ticari bir hüküm bulunmayan ticari işlerde, ticari örf ve âdete, bu da yoksa genel hükümlere göre karar verir.

⁵³ Türk Borçlar Kanunu, Kanun No: 6098, RG: 04.02.2011, S. 27836.

⁵⁴ **OKAY**, s. 9.

⁵⁵ **TOPSOY**, s. 304.

(TTK m. 1146/1)⁵⁶. Eşya, gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye sokarsa, kaptanın, bunu karaya çıkarma veya zorunluluk hâllerinde denize atma yetkisi bulunmaktadır (TTK m. 1146/3).

Navlun sözleşmelerinde, kural olarak, sözleşmede kararlaştırılan eşya; kararlaştırılan gemiye yüklenmelidir. Bununla birlikte kararlaştırılan eşya yerine taşıtanın, aynı varma limanı için, gemiye başka eşya yükletmek istemesi hâlinde, taşıyan, bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabul etmekle yükümlüdür (TTK m. 1144)⁵⁷. Navlun sözleşmesi yapılırken yükün belirtilmiş olmaması hâlinde, yükleme aşamasında yükün cinsi, miktarı, hacmi gibi konularda bir uyuşmazlık çıkmasına ilişkin olarak öğretide bir görüşe göre tarafların sözleşmeyi yaptıkları zamandaki ortak amaçları tespit edilmelidir. Buna göre tarafların makûl ve tedbirli birer tacir olarak, nasıl bir taşıma işlemi için bu navlun sözleşmesini yapmış olacaklarını belirlemeye çalışmak gereklidir (TBK m. 19/1)⁵⁸. Bu görüşte, taşıtanın tacir olmaması hâli belirsiz kalmıştır. Ancak kanaatimizce taşıtan tacir olmasa da, TTK m. 1/2 uyarınca TBK m. 19/1 uygulanmalıdır.

Navlun sözleşmesinde taşıtan ile yükleten, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür⁵⁹. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı

⁵⁶ TTK m. 1146'da ayrıca kaptanın onayıyla hareket etmiş olmalarının, taşıtan ve yükleteni diğer kişilere karşı sorumluluktan kurtarmayacağı, bunların eşyanın el konulmuş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten kaçınamayacakları düzenlenmiştir (TTK m. 1146/2).

⁵⁷ Bununla birlikte eşyanın ferdan belirlenmiş olması hâlinde TTK m. 1144 uygulanmaz (TTK m. 1144/1-ikinci cümle).

⁵⁸ Sözer, s. 353.

TBK m. 19/1 şu şekildedir: *“Bir sözleşmenin türünün ve içeriğinin belirlenmesinde ve yorumlanmasında, tarafların yanlışlıkla veya gerçek amaçlarını gizlemek için kullandıkları sözcüklere bakılmaksızın, gerçek ve ortak iradeleri esas alınır.”*

⁵⁹ Alman Hukukunda kırkambar sözleşmesinde, taşıtan malların tesliminden önce, taşıyana taşımanın icrası için gerekli mal bilgilerini vermelidir. Taşıtan özellikle malların ölçüsü, sayısı veya ağırlığı ayrıca işaretleri ve türü hakkında metin şeklinde (Textform) bilgi vermelidir (HGB § 482/1). Taşıtan tarafından belirlenen üçüncü bir kişi, taşıyana taşınmak üzere eşyayı teslim ederse, taşıyan bu kişiden de 1. fıkra 2. cümlede belirtilen bilgileri isteyebilir (HGB § 482/2). HGB § 527/2 uyarınca HGB § 482, HGB § 528 ilâ 535 başka bir hüküm öngörmediği sürece yolculuk charteri sözleşmesine de uygun düşükçe uygulanır. Özellikle ağır yükler, proje yükleri ve dökme yüklerde, yüklerin boyutları konteyner taşımacılığının koşullarında rol oynar (OETKER/PASCHKE, HGB § 482, Rn. 5).

sorumludur. Bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlulukları gündeme gelir (TTK m. 1145/1)⁶⁰.

Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşyanın⁶¹ kaptanın bilgisi olmaksızın gemiye getirilmesinden doğan zararlardan, taşıtan veya yükleten sorumludur. Böyle bir durumda kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarma, imha etme veya başka suretle zararsız hâle getirme yetkisine sahiptir (TTK m. 1148/1). Kaptan eşyanın tehlikeli cins veya niteliğini bilmesine rağmen yüklemeye onay vermişse, eşya gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye sokarsa aynı şekilde hareket etmeye yetkilidir. Bu hâlde de taşıyan veya kaptan, zararı tazmin etme yükümlülüğü altında değildir (TTK m. 1148/2)⁶².

⁶⁰ TTK m. 1145/2'de; taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumluluğu saklı tutulmuştur.

⁶¹ “Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun”a (RG: 14.06.1946, S. 6333) göre nelerin tehlikeli eşya sayılacağı m. 12’de ele alınmıştır. Ayrıca bakınız Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik (tehlikeli yük kavramı için bakınız m. 4/1-s).

⁶² Müşterek avarya hâlinde zararın paylaşılmasına ilişkin hükümler saklı tutulmuştur (TTK m. 1148/2).

Tehlikeli eşyaya ilişkin örnek Yargıtay kararı için bakınız Yargıtay 11. HD, T. 25.1.2021, E. 2020/1501, K. 2021/395, <http://lexpera.com.tr> (Erişim Tarihi: 26.08.2025). Bu Kararda 700 varil asetik asit emtiasının konteynerin içerisine yüklenmesi, istiflenmesi, sabitlemesi ve sayımı ile konteynerin mühürlenmesi işlemleri davalı yükleten tarafından yapılmıştır. Emtianın konteyner içine 5 kat halinde istiflenmesi nedeniyle en alt sıranın, üst sıradakilerin ağırlığından çökmesi nedeniyle sızıntı oluşmuş ve bu durum gerek eksper gerekse bilirkişi raporundan anlaşılmıştır. Buna ilişkin olarak “Bölge Adliye Mahkemesince, dosya üzerinden yapılan istinaf incelemesinde; sızıntı; konşimentoda öngörülen taşıma süresi içerisinde meydana geldiği, ambalajlama davalı tarafından yapılmış olup, ambalajın eşyaya uygun olmamasından kaynaklanan zararlardan da davalı sorumlu olduğu, aktarma limanı kimyagerinin katılımı ile yapılan söroay incelemesi sonucunda hasar tespit edilmiş olup, sırf davalının incelemeye katılmamış olması bu expertiz işlemini geçersiz ve usulsüz hale getirmeyeceği, TTK’nın 1148. maddesi uyarınca tehlikeli madde taşınması sırasında meydana gelen tehlikenin giderilmesi için davacının gerekli önlemleri alma yetkisi bulunmakta olup davalıya ihbarda bulunma zorunluluğu da bulunmadığı, usulüne uygun yapılan expertiz, Hasar Survey Raporuna göre sızıntı asetik asit içeren varillerin istiflenmesinden kaynaklandığı, istifleme davalı tarafından yapılmış ve davacının bundan kaynaklanan bir sorumluluğu ve kusuru bulunmadığı, davacının aktarma limanında oluşan hasara ilişkin yapılan survey, aktarma ve liman masraflarından davalı yükleten-gönderen olarak sorumlu gerekçesiyle davalı vekilinin istinaf başvurusunun reddine karar verilmiştir.”

Navlun sözleşmesinin kurulması için, taşıyanın eşyanın zilyedi olması zorunlu değildir⁶³. Eşyanın fiilen taşınması, sözleşmenin kurulmasıyla değil, ifasıyla ilgilidir⁶⁴. Navlun sözleşmesinin kurulması için, tarafların iradelerinin uyuşması yeterlidir⁶⁵. Buna karşın kaptanın bilgisi olmadan gemiye gizlice yüklenen eşyanın taşınması gibi eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçirilmeden gemide taşınması, taraflar arasında navlun sözleşmesi ilişkisi doğurmaz⁶⁶. Aslında bu tür bir taşımada TBK m. 1 anlamında tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamaları yoktur. Bu sebeple olsa gerek gizlice yüklenen eşya, TTK m. 1147’de ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yükleyen kişi de TTK m. 1145’e göre bu yüzden doğacak zararı tazmin yükümlülüğü altındadır. Kaptan bu gibi eşyayı tekrar karaya çıkarmaya ve gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye düşürürse gerektiğinde denize atmaya yetkilidir. Kaptanın eşyayı gemide tutması hâlinde ise, yükleme yerinde ve yükleme sırasında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlunun ödenmesi gerekir.

Navlun sözleşmesi, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesidir. Taşıyan bu sözleşmede deniz yoluyla “*eşya taşıma*”yı üstlenmektedir. Dolayısıyla deniz altına kablo döşenmesi için yapılacak bir sözleşme, kural olarak, navlun sözleşmesi değildir⁶⁷. Doktrinde bir görüş, kabloların, operasyon mahalline, döşeme işleminin yapılacağı gemi ile taşınmasının, karma nitelikli sözleşme olarak nitelendirilebileceği yönündedir⁶⁸. Diğer bir görüş ise, yük taşımanın asli edim değil tali unsur olarak yer almış olması hâlinde sözleşmenin navlun sözleşmesi olabileceğini değerlendirmiştir. Bu görüşe göre böyle bir durumda kararlaştırılmış noktalar arasında yük taşıma faaliyeti yapılırsa, diğer unsurlar da uygun düştüğü takdirde,

⁶³ DEMİR, s. 327; TOPSOY, s. 307; BİCAN, s. 66.

Öğretide bir görüş navlun sözleşmesinde yükün taşıyanın veya kaptanın doğrudan doğruya zilyetliğine geçtiğini ileri sürmüştür (AKINCI, s. 12). Aynı yönde başka bir görüş, taşıyanın yükün doğrudan -fakat fer’i- zilyedi olması gerektiğini, kaptanın da zilyet yardımcısı olduğunu, aksi takdirde sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğini ifade etmiştir (SÖZER, s. 356; aynı yönde bakınız TOPSOY, s. 307).

⁶⁴ DEMİR, s. 327.

⁶⁵ TOPSOY, s. 307; BİCAN, s. 66.

⁶⁶ TOPSOY, s. 307.

⁶⁷ SÖZER, s. 350-351; BİCAN, s. 67.

⁶⁸ SÖZER, s. 352 dipnot 11.

yapılan faaliyetin navlun sözleşmesi içerisinde değerlendirilmesi mümkündür⁶⁹.

Öğretide denize kablo döşenmek üzere kablo taşınması gibi durumlar, varma yeri açısından da değerlendirilmiştir. Bir görüş denize döşenmek için kablo taşınması gibi durumlarda varma yerinin hiç olmayabileceğini ifade etmiştir⁷⁰. Aynı yönde, deniz dibine kablo döşenmesinde, kabloların döşeme işleminin başlayacağı yere kadar götürülmesinin ve bu işlemi fiilen ifa edecek gemiye tesliminin bir navlun sözleşmesi olabileceği ileri sürülmüştür⁷¹. Kanaatimizce de kabloların döşeneceği yere gemi ile taşınması, navlun sözleşmesi ile yapılabilir; zira kabloların döşeneceği yere kadar taşınması da bir taşıma faaliyetidir ve taşınanlar da eşya niteliğindedir.

B. Kırkambar Sözleşmelerinde Ayırt Edilmiş Eşya

Eski (6762 sayılı) TTK m. 1016/1’de kırkambar sözleşmesi, taşıyanın, navlun karşılığında “*parça mal olan muayyen eşyayı*” denizde taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak düzenlenmişti. TTK m. 1138’de ise taşıyanın navlun karşılığında kırkambar sözleşmesinde “*ayırt edilmiş eşya*”yı denizde taşımayı üstlendiği ifade edilmiştir. Bu ifadeden ne anlaşılması gerektiği maddede belirtilmemiştir. Katıldığımız bir görüşe göre, TTK m. 1144 hükmü karşısında kırkambar sözleşmesinin konusu sözleşmede ferdan belirlenmiş eşyayı da kapsayacak şekilde “*sözleşme ile taşınması kararlaştırılmış olan eşya*” olup sözleşmede taşınacak eşyanın cins ve miktar olarak belirlenmiş olması, ayırt edilmiş sayılması için yeterlidir⁷². Öğretide aynı yönde, tam veya kısmi charter sözleşmesi söz konusu olmaksızın, miktar ve cinsi ne olursa olsun, yüklenen mallara ilişkin sözleşmelerin kırkambar sözleşmesi olduğu savunulmaktadır⁷³. Geminin taşıtana tahsisi olmaksızın sadece eşya taşınması taahhüdü varsa, kırkambar sözleşmesi söz konusudur⁷⁴. Gerçekten de yolculuk charteri sözleşmesinde geminin tahsisi önem taşıırken, kırkambar sözleşmesinde taşınacak eşya esas

⁶⁹ BİCAN, s. 67.

⁷⁰ ÇAĞA/KENDER, s. 2.

⁷¹ SÖZER, s. 352 dipnot 11.

Öğretide bu yönde, kablounun döşeneceği yer veya hattın belirlenmiş olması durumunda, burasının varış noktası olarak yorumlanmasının mümkün olduğu belirtilmiştir (BİCAN, s. 68).

⁷² YAZICIOĞLU, s. 334; aynı yönde KAYIHAN, s. 162.

⁷³ ÇAĞA/KENDER, s. 9.

⁷⁴ AKINCI, s. 2, 14.

noktadır. Uygulamada kırkambar sözleşmesi, konteyner taşımacılığında yaygındır⁷⁵.

TTK m. 1138/1'deki “*ayırt edilmiş eşya*” terimi, ferden belirlenmiş yani parça borcu olarak nitelendirilen borç niteliğinde değildir⁷⁶. Zira Borçlar Hukuku anlamında parça borcu, edimin konusunun bireysel nitelik ve özellikleri ile sözleşmede tam bir şekilde belirlenmesini ifade eder⁷⁷. Diğer bir ifadeyle parça borcunda, verme borcunun konusu olan edim özel niteliklerine göre yeterli derecede belirlenmiştir⁷⁸. Örneğin bir ressamın belirli bir tablosu, bu şekilde belirlenmiş parça borcu konusudur⁷⁹. Tür (cins) borcunda edimin konusu ise, 5 ton buğday, 10 kilo zeytinyağı gibi genel nitelikleri ile belirlenmiştir⁸⁰. Borcun konusu sadece türü belirtilmek suretiyle miktar olarak belirlendiğinde tür borcu söz konusu olur⁸¹. Taşıma hukukunda ise, ayırt edilmiş eşyadan/parça maldan anlaşılması gereken, fiziki anlamda parça eşya değil, hukuki anlamda

⁷⁵ KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 219; KARA, Deniz Hukuku, s. 244.

⁷⁶ KAYIHAN, s. 162. Genel olarak doktrinde, ayırt edilmiş eşyanın parça borcu olarak nitelendirilen bir borç olmadığı düşüncesi TTK m. 1144'e dayandırılmıştır. Bakınız KAYIHAN, s. 162; ayrıca bakınız YAZICIOĞLU, s. 334.

Eski (6762 sayılı) TTK m. 1016'da ifade edilen parça mal ile parça borcu da aynı anlamda değildir. Öğretide bir görüşe göre, eski TTK m. 1016 anlamında, 100 ton buğday gibi sadece miktara ilişkin öğelerle belirlenmiş muayyen çeşitten olan eşya da, gemideki diğer yüklerden ayırt edilebilirlik sağlandığı ölçüde, parça mal olabilir. Ancak aynı görüş açıklamasında “*Borçlar Kanunumuz (m. 70) “muayyen eşya”yı yalnız neviyle tayin edilmemiş (ferden tayin edilmiş) olan eşya karşılığında kullanmıştır. Bu bakımdan, ETK 1016 hükmündeki muayyen eşya ibaresi de aynı şekilde anlaşılmalıdır (TTK m. 1).“* ifadesine de yer vermiş, ayrıca eski (6762 sayılı) TTK m. 1022/2 (“*Mukavelede eşya yalnız nev'i ve cinsi ile tayin edilmiş olmayıp da ferden tayin edilmiş ise bu hüküm tatbik olunmaz*”) hükmünün ferden tayin edilmiş eşya ile yalnız nevi ve cinsi ile tayin edilmiş eşya arasındaki (yüklemeye ilişkin) farkı düzenlemekte olduğunu ve charter-kırkambar sözleşmelerinin konusunu tayin eden bir hüküm olmadığını belirtmiştir (KANER, s. 135-136, ayrıca dipnot 41).

⁷⁷ EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 29. Baskı, Ankara 2024, s. 114; aynı yönde bakınız ANTALYA, O. Gökhan, Marmara Hukuk Yorumu Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: V/1, 1, ANTALYA, O. Gökhan (Editör), 2. Baskı, Ankara 2019, s. 107; ÜNLÜTEPE, Mustafa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2021, s. 22. Bu borçlara “*ferden belirli borç*” (OĞUZMAN, M. Kemal/ÖZ, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-1, 22. Bası, İstanbul 2024, s. 8), “*ferden tayin edilmiş bir borç*” (ANTALYA, Borçlar Hukuku, s. 107) da denilmektedir.

⁷⁸ OĞUZMAN/ÖZ, s. 8.

⁷⁹ EREN, s. 114; OĞUZMAN/ÖZ, s. 8; ANTALYA, Borçlar Hukuku, s. 107; ÜNLÜTEPE, s. 22.

⁸⁰ EREN, s. 114; ANTALYA, Borçlar Hukuku, s. 107.

⁸¹ OĞUZMAN/ÖZ, s. 8.

parça eşyadır⁸². Dolayısıyla buğday gibi cins eşyalar da kırkambar sözleşmesinin konusu olabilir⁸³. Cins eşya, miktar olarak da belirtilebilir; örneğin 300 ton dökme buğday kırkambar sözleşmesinin konusu olabilir⁸⁴.

HGB’de kırkambar sözleşmesi düzenlenirken kullanılan ve parça mal anlamına gelen “Stückgut” kavramı kapsamlı bir şekilde anlaşılmalıdır⁸⁵. Bu kavram, ekonomik bir değerinin olup olmadığına bakılmaksızın katı, sıvı ve gaz hâllerindeki eşyaları kapsamaktadır⁸⁶. Miktar olarak belirlenebilir dökme yük de kırkambar sözleşmesinin konusunu oluşturabilir⁸⁷.

C. Doğal Güçler

Doğal güçler TMK m. 762’de; “*Taşınır mülkiyetinin konusu, nitelikleri itibarıyla taşınabilen maddî şeyler ile edinmeye elverişli olan ve taşınmaz mülkiyetinin kapsamına girmeyen doğal güçler*” şeklinde belirtilmiştir. Buna göre doğal güçleri “*mahiyetleri gereği sınırlanmaları mümkün olmayan doğal enerji, ses ve renk dalgaları hâlinde bulunan şeyler*”⁸⁸; fizik açısından “*hidrolik, termik, kimyasal, elektrik ve atomik yönden bir güç sağlama kapasitesi*”⁸⁹ şeklinde tanımlamak mümkündür.

Doğal güçlere taşınır mülkiyetine ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi için, edinmeye elverişli olma ve taşınmaz mülkiyetinin kapsamına girmeme şartlarının bir arada bulunması gereklidir⁹⁰. Öğretide bir görüş günümüz açısından enerji, kütlenin başka bir görünüm şekli olarak kabul edildiğinden; elektrik, termik, hidrolik, rüzgâr, nükleer, güneş vb. enerjilerinin eşya gibi işlem gördüğünü ileri sürmüştür⁹¹. Aynı görüş enerjinin edinmeye elverişli olduğunun kabul edildiğini, enerjinin eşya kategorisine dâhil olması için depolanması ve saklanması zorunlu olmadığını savunmuştur⁹². Yine öğretide edinilmeye elverişli doğal güçlerin kanun

⁸² AKINCI, s. 14; KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 218; KARA, Deniz Hukuku, s. 243.

⁸³ KARA, Deniz Ticareti Hukuku, s. 218; KARA, Deniz Hukuku, s. 243.

⁸⁴ AKINCI, s. 14; aynı yönde YAZICIOĞLU, s. 334.

⁸⁵ MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 481, Rn. 14.

⁸⁶ MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 481, Rn. 14.

⁸⁷ MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 481, Rn. 14.

⁸⁸ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 386.

⁸⁹ ÜNAL/BAŞPINAR, s. 30.

⁹⁰ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 581.

⁹¹ ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 68.

⁹² ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 68.

tarafından eşya gibi değerlendirildiği ifade edilmiştir⁹³. Buna karşın başka bir görüş ise kanun koyucunun bu madde hükmü ile doğal güçleri taşınır bir eşya durumuna getirmiş olmadığını, belki de bunlar üzerinde mülkiyete benzeyen bir hâkimiyet kurulabileceğini ve mahiyetlerine uygun düştüğü ölçüde taşınır mülkiyetine ilişkin hükümlerin kıyasen bunlar hakkında da uygulanacağını göstermek istediğini belirtmiştir⁹⁴.

Doğal güçler maddi varlığı olmadığından, TMK anlamında eşya değildir⁹⁵. Dolayısıyla gemi ile taşınabilir bir nitelikte olmayan doğal güçler, navlun sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Ancak enerji, ses ve renk dalgaları vb., kendilerini örneğin ses dalgasının etkisiyle çalan bir radyo durumundaki gibi çoğunlukla etkileri altında bulunan cisimler aracılığıyla hissettirirler⁹⁶. Bu enerjiyi ortaya çıkaran, onu nakleden ya da onun etkisi altında bulunan cisimler üzerinde mülkiyet ve zilyetlik kurulabilir⁹⁷. Bu şekildeki enerjiyi ortaya çıkaran, onu nakleden ya da onun etkisi altında bulunan taşınabilir cisimler navlun sözleşmesinin konusunu oluşturabilir.

Öğretide hava, bulutlar, buhar hâlindeki cisimler ve ışık dalgaları gibi şeyler üzerinde -TMK m. 762 saklı kalmak üzere- mülkiyet hakkının kurulamayacağı, ancak bunların zapt edilerek kaplar içinde saklanabilen kısımları üzerinde mülkiyetin söz konusu olabileceği ileri sürülmüştür⁹⁸. Navlun sözleşmesi açısından da, doğal güçlerin maddi olarak gemi ile taşınabilirliği sağlanacak şekilde saklanmış ve depolanmış hâlinin, sözleşmenin konusu olabileceği ifade edilebilir.

Uygulamada yüzer enerji santralleri işlevinde enerji gemileri sıklıkla kullanılmaktadır⁹⁹. Bunlar bir iskeleye yanaşabilen ve bir şehre

⁹³ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 6.

⁹⁴ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 579.

⁹⁵ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 580; AKSOY DURSUN, Sanem, Eşya Kavramı, İstanbul 2012, s. 114.

Doğal güçlerin eşya olup olmadığı üzerine ayrıntılı değerlendirme için bakınız AKSOY DURSUN, s. 112 vd.

⁹⁶ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 580.

⁹⁷ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 580.

⁹⁸ AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 384.

⁹⁹ Dünyanın ilk yüzer enerji santrali olan "Powership" projesi, Karpowership tarafından tasarlanmış ve inşa edilmiştir. Powership; platform ya da gemi üzerine kurulabilmektedir. Powership LNG, doğal gaz ve fuel oil ile çalışabilen yüzer bir enerji santralidir (<https://www.karadenizholding.com/grup-sirketleri-powership> (Erişim Tarihi: 10.08.2025)).

elektrik sağlamak üzere ulusal şebekeye bağlanabilen, üzerine elektrik jeneratörünün ana gücü yerleştirilmiş yüzen yapılardır¹⁰⁰. Ana şebekeye bağlantı mevcut olan uygun bir kıyı istasyonunda demirlenebilir veya bağlanabilirler¹⁰¹. Üretilen elektrik, gemideki yüksek gerilim trafo merkezinden ana şebekeye iletilebilir¹⁰². Bu gemiler ile bu şekilde gerçekleştirilen faaliyet, gemi niteliğindeki bir elektrik santralının belirli bir yere sağladığı elektrik hizmetidir. Taşıma niteliğinde olmayan bu faaliyet, navlun sözleşmesinin konusu olamaz. Kaldı ki enerji gemisinin üzerindeki elektrik santrali, duruma göre bütünleyici parça ya da eklenti olarak kabul edilebilir¹⁰³.

¹⁰⁰ ATAERGİN, Vehbi S.: "Powership's Identity and MARPOL Convention Application", Journal of Shipping and Ocean Engineering, C. 5, 2015, s. 203.

¹⁰¹ PAMİK, Murat/BAYRAKTAR, Murat/KONUR, Olgun/NURAN, Mustafa: "A Revelatory Case Study for the Emergence of Powerships: The Floating Power Plant Innovation for Rural Electrification", Transactions On Maritime Science, C. 11, S. 1, 2022, s. 55.

¹⁰² PAMİK/BAYRAKTAR/KONUR/NURAN, s. 55. Bu nedenle arazi edinimi gerekmez ve karada minimum altyapı gereklidir (PAMİK/BAYRAKTAR/KONUR/NURAN, s. 55).

¹⁰³ TMK'da bütünleyici parça "*yerel âdetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parça*" (TMK m. 684/2); eklenti ise "*asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel âdetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır mal*" (TMK m. 686/2) olarak tanımlanmıştır. Gemiye monte edilmiş elektrik santralının bütünleyici parça olup olmadığı hususunda; bu santralin yerel âdetlere göre geminin temel unsuru olup olmadığı ve sökülmesinden sonra geminin gemi vasfını yitirmesi, zarara uğraması, yapısının değişmesi gibi durumların gerçekleşip gerçekleşmeyeceği değerlendirilir. Duruma göre de malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel âdetlere göre, elektrik hizmeti sağlamak için gemiye sürekli olarak özgülünmüş elektrik santrali eklenti olarak düşünülebilir (Geminin bütünleyici parçaları ve eklentileri hususunda ayrıntılı bilgi için bakınız SÖZER, Bülent, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, İstanbul 2010, s. 62 vd.). Öğretide her somut olayda, işletmecilik anlayışına göre, geminin amacına uygun olarak kullanılmasını sağlayacak temel/zorunlu unsurların, geminin bütünleyici parçasını oluşturduğu ileri sürülmüştür (SÖZER, Gemi, s. 69). Kanaatimizce elektrik santralının gemiden sökülmesinden sonra gemi, artık gemi vasfını haiz olmazsa bütünleyici parça olarak kabul edilebilir. Ancak bu hâlde gemi, gemi vasfını korursa ve başka amaçlarda kullanılmaya uygunsa, elektrik santralının eklenti olduğu düşünülebilir.

Ç. Eşyanın Ekonomik Değeri

Eşya hukuku anlamında eşyanın ekonomik değerinin şart olup olmadığı tartışmalıdır¹⁰⁴. Navlun sözleşmesi açısından ise, genel kabul edilen görüşe göre taşınacak eşyanın değeri önem taşımamaktadır¹⁰⁵. Taşınan eşyanın ticari eşya olması da zorunlu değildir¹⁰⁶. Dolayısıyla bir müzede sergilenecek sanat eserlerinin taşınması için de navlun sözleşmesi akdedilebilir¹⁰⁷.

Çöpler, navlun sözleşmesi kapsamında taşınabilir¹⁰⁸. Aynı şekilde fabrika artıkları da navlun sözleşmesinin konusunu oluşturabilir¹⁰⁹. Aksi görüşe göre denize çöp veya başka atık madde dökülmesi, navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemez¹¹⁰.

Navlun sözleşmesinde çöplerin taşınması gibi durumlarda varma yeri bulunmayabilir¹¹¹. Varma limanı belirlenmemiş olsa da, çöpün döküleceği nokta varış noktası olarak düşünülebilir¹¹².

¹⁰⁴ Öğretideki görüşler için bakınız **AKÇAAL**, s. 14. Ekonomik değeri olmayan varlıkların eşya sayılmayacağı yönünde görüş için bakınız **KILIÇOĞLU**, s. 209; **ESENER/GÜVEN**, s. 7; **ANTALYA**, Eşya Hukuku, s. 57-58, 74-75.

Bir görüşe göre maddî bir şeyin eşya olabilmesi için parasal bir değer taşıması gerekmez; parasal değeri olmayan veya çok önemsiz olan ancak mektup gibi kişinin manevî bir değer verdiği şeyler eşya kabul edilebilir (**AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ**, s. 28-29; **ÜNAL/BAŞPINAR**, s. 27-28). Bu yönde başka bir görüş ise, hukuki menfaatin mutlaka malvarlığına ilişkin menfaat olmasının zorunlu olmadığını belirtmiş; şahıs varlığına giren kişisel değerlerde, örneğin hatıra mektubu vb. varlıkların eşya sayılması için de menfaat unsurunun gerçekleşmiş olduğunu ifade etmiştir (**ANTALYA**, Eşya Hukuku, s. 75).

¹⁰⁵ **OKAY**, s. 9; **SÖZER**, s. 330, 352; **TOPSOY**, s. 303; **DEMİR**, s. 326; **CUMALIOĞLU**, s. 14-15; **SUNAL ERGUVAN**, s. 22; **ÖZGENÇ**, s. 16.

¹⁰⁶ **AKINCI**, s. 3; **OKAY**, s. 9; **ÇAĞA/KENDER**, s. 2; **KANER**, s. 128; **YAZICIOĞLU**, s. 331; **SEVEN**, s. 50; **SÖZER**, s. 352; **TOPSOY**, s. 303-304; **DEMİR**, s. 326; **ÖZEN**, s. 44, 47; **CUMALIOĞLU**, s. 15; **SUNAL ERGUVAN**, s. 22; **ÖZGENÇ**, s. 16; **AYTEKİN**, s. 29; **TÜRKEN**, s. 37; **BİCAN**, s. 66.

¹⁰⁷ **AKINCI**, s. 3; **YAZICIOĞLU**, s. 331; **TOPSOY**, s. 304; **CUMALIOĞLU**, s. 15.

¹⁰⁸ **OKAY**, s. 9; **ÇAĞA/KENDER**, s. 2; **TOPSOY**, s. 303; **CUMALIOĞLU**, s. 15; **BİCAN**, s. 68; **MüKoHGB/PÖTSCHKE**, HGB § 481 Rn. 14.

¹⁰⁹ **OKAY**, s. 9; **SÖZER**, s. 352; **TOPSOY**, s. 303; **BİCAN**, s. 66; **CUMALIOĞLU**, s. 15; **MüKoHGB/PÖTSCHKE**, HGB § 481 Rn. 14.

¹¹⁰ **SÖZER**, s. 351.

¹¹¹ **ÇAĞA/KENDER**, s. 2. Yükün bir yerden deniz ortasında bir yere taşınması ve orada dökülmesini konu edinen sözleşmelerin navlun sözleşmesi olup olmadığı hususunda ihtilafın varlığı hususunda bakınız **AKINCI**, s. 9.

¹¹² **BİCAN**, s. 68.

Eşyanın ziya ve hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğunun ortaya çıkabilmesi için, eşyanın ekonomik bir değer taşıması gerekmektedir¹¹³. Dolayısıyla denizin belirli bir yerine dökülmek amacıyla taşınan çöpler ya da fabrika atıkları gibi yükler için taşıyanın bir özen yükümlülüğü bulunmaz¹¹⁴. Burada taşıyanın yüke özen yükümlülüğü olmasa da yükü muhafaza altında belli bir yere kadar götürmek yükümlülüğü bulunmaktadır¹¹⁵. Böyle bir durumda eşyanın ziya ve hasarından dolayı sorumluluk ve tazminat hükümleri uygulanmaz¹¹⁶. Ancak bir sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak kabul edilebilmesi için, kanunun bütün hükümlerinin uygulanması gerekli değildir¹¹⁷.

D. Bagaj Taşımaları

Yolcu taşıması, navlun sözleşmesinin konusu olamaz. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, TTK m. 1247 ilâ 1271 hükümleri arasında düzenlenmiştir. Yolcu ile birlikte bagaj taşımasına ilişkin sözleşmeler de navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmez¹¹⁸. Zira TTK m. 1247’de deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, *“yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşme”* olarak tanımlanmıştır. TTK m. 1250/1’de canlı hayvanlar ve bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar dışında, taşıyan tarafından, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçların bagaj kapsamında olduğu düzenlenmiştir. Ayrıca TTK m. 1250/2’de yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hâkimiyetinde ya da gözetiminde bulundurduğu eşyanın, onun kabin bagajı olduğu ifade edilmiştir. TTK m. 1258 ve 1263’ün uygulaması hariç olmak üzere, yolcunun aracında bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılmıştır. Eski (6762 sayılı) TTK m. 1128’de navlun sözleşmesi kapsamında hangi hükümlerin bagaj hakkında uygulanacağı ele alınmıştı. Benzer bir hükme TTK’de yer verilmemiştir.

¹¹³ SEVEN, s. 50; ÖZEN, s. 44.

¹¹⁴ SEVEN, s. 50.

TTK m. 1178/1 uyarınca; *“Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yüklenilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.”*

¹¹⁵ OKAY, s. 9; benzer yönde BİCAN, s. 68.

¹¹⁶ OKAY, s. 9-10.

¹¹⁷ OKAY, s. 9-10.

¹¹⁸ ÇAĞA/KENDER, s. 2; YAZICIOĞLU, s. 331; KAYIHAN, s. 154; TOPSOY, s. 303; DEMİR, s. 326; TÜRKEN, s. 37.

TTK m. 1250/1'e bakıldığında navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşyanın bagaj kapsamı dışında olduğu görülmektedir. Bu hususla ilgili olarak öğretide yolcu bagajının, aksine bir anlaşma yapılmamışsa, bağımsız bir navlun sözleşmesine konu olamayacağı, bunlar hakkında TTK m. 1247-1171 hükümlerinin uygulanacağı ileri sürülmüştür¹¹⁹. Yine öğretide yolcu taşıma sözleşmesi ile taşınabilenler de dahil olmak üzere eşya taşınması için navlun sözleşmesi yapılmış ya da konişmento düzenlenmişse, bu eşyanın bagaj olarak değerlendirilemeyeceği savunulmuştur¹²⁰.

Bu hususta TTK m. 1268 hükmünün de dikkate alınması gereklidir. TTK m. 1268'e göre; yolcunun ölümünden, yaralanmasından, bagajının zıyı veya hasarından dolayı, taşıyana veya fiilî taşıyana karşı, yalnızca TTK'nin "Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi" Bölümü hükümleri uyarınca tazminat davası açılabilir. Dolayısıyla TTK m. 1250 kapsamındaki bagaja, navlun sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanamaz.

E. Bitkiler ve Hayvanlar

Toprağa bağlı olmayan bitkiler, taşınabilir nitelikte olduğundan navlun sözleşmesinin konusu olabilir. Hayvanların eşya olup olmadığı öğretide tartışmalıdır¹²¹. BGB § 90a uyarınca hayvanlar eşya değildir, özel

¹¹⁹ SÖZER, s. 352-353.

¹²⁰ ÇETİNGİL, Ergon A.: Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (25.01.1985), Ankara 1985, s. 141; YAZICIOĞLU, s. 436; SEVEN, s. 50-51.

TTK m. 1250/3 uyarınca, aksi kararlaştırılmış olmadıkça, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince yolcunun gemiye getirdiği bagaj için taşıma ücretinden başka bir ücret istenemez. Çetingil'e göre, ücrete tabi olmayan bagajın ağırlık bakımından azami sınırlarının aşılması durumunda bagaj için ayrıca ücret ödenmelidir. Bundan başka ayrıca bir ücret ödense de, yolcunun beraberindeki otomobil vb. araçları dışında, yolcunun yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak gemiye getirebileceği eşyanın ağırlık ve hacim bakımından belirlenen azami sınırlarını aşan eşyanın navlun sözleşmesi ile taşınması mümkün olabilir (Bakınız ÇETİNGİL, s. 142-143).

¹²¹ Bu husustaki öğretideki görüşler ve hayvanın eşya olarak nitelendirilemeyeceğine ilişkin değerlendirme için bakınız ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 63-64. Hayvanların kendine özgü statüsü olan (sui generis) bir eşya olduğuna yönelik olarak görüş için bakınız ÜNAL/BAŞPINAR, s. 27; aynı yönde bakınız AKÇAAL, s. 18. Hayvanlar hakkında özel kanun hükümleri uygulandığından cismani varlıkları olmasına rağmen tam olarak eşya olarak değerlendirilemeyeceği ve eşyalara uygulanan kuralların onlara kıyas yoluyla uygulanabilmesi yönünde bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OK-TAY-ÖZDEMİR, s. 10, 13.

yasalarla korunmaktadır. Aksi belirtilmediği sürece, eşya için geçerli olan hükümler uygun düştüğü ölçüde hayvanlara da uygulanır¹²².

Canlı hayvan taşıması, TTK m. 1244/1-a uyarınca emredici hükümlerin haricinde tutulduğundan dolayı, canlı hayvanı TTK anlamında eşya kabul etmek gerekir¹²³. Dolayısıyla canlı hayvan taşımaları, navlun sözleşmesinin konusu olabilir¹²⁴.

F. İnsan Uzuvarları ve Cesetler

Eşya hukuku anlamında; insan saçı, organları gibi uzuvları bedenle bağlılığını devam ettirdiği sürece eşya kabul edilemez¹²⁵. İnsan vücudunun parçası, o vücuttan ayrılmasından sonra eşya olarak nitelendirilebilmektedir¹²⁶. Navlun sözleşmesi açısından da insan vücudunun parçası, vücut ile bağı kalmadığında navlun sözleşmesinin konusu olabilmelidir. Özellikle nakil amacıyla vücuttan alınan organ, doku, kan gibi maddelelerin kırkambar sözleşmesi ile taşınması mümkün olmalıdır¹²⁷.

¹²² (https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/_90.html (Erişim Tarihi: 31.08.2025)).

¹²³ SÜZEL, Cüneyt, Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, İstanbul 2021, s. 314.

¹²⁴ ÇAĞA/KENDER, s. 2; KANER, s. 128; SEVEN, s. 50; SÖZER, s. 352; TOPSOY, s. 303; DEMİR, s. 326; ÖZEN, s. 44, 47; ÖZGENÇ, s. 16; ÖCAL, s. 24; MÜKOHGB/PÖTSCHKE, HGB § 481 Rn. 14.

Hamburg Kurallarına göre, canlı hayvanın eşya kavramına dahil olduğu açıkça düzenlenmiştir (m. 1/5) (https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2025). Rotterdam Kurallarına göre de, açıkça yük kavramı içinde düzenlenmemiş olsa da, canlı hayvan taşıması yapılabilir. Çünkü yüklerin canlı hayvan olmasına ilişkin özel kural getirmiştir (m. 81/a).

¹²⁵ ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 58.

¹²⁶ OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 7; AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 384; ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 58; SİRMEN, s. 10; AKÇAAL, s. 17; AKSOY DURSUN, s. 140.

Organ, doku veya hücre başka bir kişiye nakledilecekse, vücuttan ayrıldıktan sonra eşya niteliğindeki parça bir başkasına nakledilmekle eşya niteliğini kaybeder (SİRMEN, s. 12; aynı yönde bakınız AKSOY DURSUN, s. 140).

İnsan vücut parçalarının eşya olup olmadığı hususunda ayrıntılı değerlendirme için bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 7 vd.; SİRMEN, s. 9 vd.; AKSOY DURSUN, s. 123 vd.

Bu hususta ayrıca bakınız "Organ ve Doku Alınması, Saklanması, Aşılması ve Nakli Hakkında Kanun" (Kanun No: 2238, RG: 03.06.1979, S. 16655), "Kan ve Kan Ürünleri Kanunu" (Kanun No: 5624, RG: 02.05.2007, S. 26510), "Kan ve Kan Ürünleri Yönetmeliği" (RG: 04.12.2008, S. 27074) ve TMK m. 23/3.

¹²⁷ CUMALIOĞLU, s. 15.

Eşya hukuku açısından insan cesedinin hukuki niteliği tartışmalıdır. Ancak hâkim olan görüşe göre ceset, eşya değildir¹²⁸. Taşıma sözleşmesi açısından cenazenin doğduğu yere yakını tarafından gönderilmesi ile tıp fakültesine eğitim için kadavra gönderilmesinde gönderenler ile taşıyıcı arasında taşıma sözleşmesi olduğu ileri sürülmüştür¹²⁹. Öğretide çoğunlukla cenaze taşımalarının, navlun sözleşmesinin konusunu oluşturacağı kabul edilmektedir¹³⁰.

Öğretide “*Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*”¹³¹ gereğince belediyelerin cenazeleri defnedilmek amacıyla taşımalarının sözleşme ilişkisi değil, kamu hizmeti olduğu ileri sürülmektedir¹³². “*Mezarlık Yerlerinin İnşaa ile Cenaze Nakil ve Defin İşlemleri Hakkında Yönetmelik*”¹³³ uyarınca belediye sınırları içerisindeki cenaze nakli, belediye tarafından yapılır veya yaptırılır (m. 31)¹³⁴.

Deniz yoluyla cenaze taşımaları da navlun sözleşmesi olarak kabul edilmelidir. Zira TTK’da, navlun sözleşmesi ile cenaze taşımaları

¹²⁸ ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 59; ESENER/GÜVEN, s. 6; AKÇAAL, s. 17; görüşler için ayrıca bakınız OĞUZMAN/SELİÇİ/OKTAY-ÖZDEMİR, s. 10.

Cesedin eşya olmama niteliğinin, uzun bir süre sonra ortadan kalktığı; dolayısıyla iskelet ve mumyanın hukuken eşya kabul edildiği yönünde bakınız AKİPEK/AKINTÜRK/ATEŞ, s. 385; aynı yönde ANTALYA, Eşya Hukuku, s. 59.

Cesetlerin eşya olup olmadığı hususunda görüşler ve ayrıntılı değerlendirme için bakınız AKSOY DURSUN, s. 159 vd.

¹²⁹ ZEYNELOĞLU, Ahmet, Taşıma Hukuku, Ankara 1993, s. 89.

¹³⁰ OKAY, s. 10 dipnot 27; ÇAĞA/KENDER, s. 2; KANER, s. 128; SEVEN, s. 50; SÖZER, s. 352; TOPSOY, s. 303; ÖZEN, s. 47; BİCAN, s. 66; ŞEKER, s. 22; TÜRKEN, s. 37; aksi yönde DEMİR, s. 326.

Kırkambar sözleşmesi açısından da cesedin taşınmasının mümkün olması yönünde bakınız CUMALIOĞLU, s. 15.

¹³¹ Kanun No: 1593, RG: 06.05.1930, S. 1489.

¹³² ZEYNELOĞLU, s. 89. Bu hususta bakınız Umumi Hıfzıssıhha Kanunu m. 20, 222, 228, 233.

¹³³ RG: 19.01.2010, S. 27467.

¹³⁴ Mezarlık Yerlerinin İnşaa ile Cenaze Nakil ve Defin İşlemleri Hakkında Yönetmelik’in “Cenazelerin yurtdışına nakli” başlıklı 34’üncü maddesi; deniz, hava ve demiryollarıyla yurtdışına yapılacak cenaze nakillerini ele almıştır. Bu cenaze nakillerinde, belediye sağlık işleri birimlerince cenaze yol izin belgesi düzenlendikten ve ilgili sağlık biriminden cenaze geçiş izin belgesi alındıktan sonra; naklin yapılacağı yerdeki Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünün sağlık işleri görevlilerine, belgeler teslim edilerek nakil gerçekleştirilir. Cenazelerin nakline ilişkin olarak ayrıntılı düzenleme için ayrıca bakınız bu Yönetmelik’in m. 29 vd. hükümleri.

engelleyecek bir madde hükmü yoktur. Keza ölü külleri de navlun sözleşmesinin konusunu oluşturabilir.

G. Konteyner Taşınması

Konteyner “Bir taşıma donanımı parçası olarak, yükleme biçimi korunarak veya bozulmadan birden çok taşıma türüyle taşınmasına imkan verebilen, taşıma yolunda aktarma ve istiflemeye, kolaylıkla doldurulup boşaltılmaya, birçok kez kullanılmaya uygun ve dayanıklı malzemeden imal edilmiş kapalı yapı”dır¹³⁵. Konteyner, hakim görüşe göre taşıma kabıdır (Transportbehälter)¹³⁶. Konteyner aynı zamanda malları taşıma hasarlarına ve hırsızlığa karşı koruyucu ambalajlama malzemesidir¹³⁷.

Konteyner, geminin bütünleyici parçası veya eklentisi değildir¹³⁸. Konteynerin, tek bir gemi için tahsis edilmediğinden, birçok farklı gemi

¹³⁵ T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, 2. Baskı, Ankara 2012, s. 43, (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/a9ed7795d6e394d-5ea04166a902a.pdf>) (Erişim Tarihi: 24.03.2025).

“1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi’nin ve Geçici İthalat Sözleşmesi’nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik” (RG: 16.04.2005, S. 25788) m. 4/f’de konteyner şu şekilde tanımlanmıştır: “1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu Sözleşmenin 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleri ile, 1) İçerisine eşya koymak için kompartıman oluşturacak şekilde tamamen veya kısmen kapatılmış, 2) Sürekli kullanım özelliğine sahip ve buna uygun olarak defalarca kullanılacak kadar sağlam, 3) Taşıma türü veya vasıta değişmesini gerektiren hallerde içindeki eşyanın boşaltılıp yüklenmesine yol açmayacak şekilde özel olarak imal edilmiş, 4) Özellikle bir taşımacılık türünden diğerine transfer hallerinde, pratik kullanım özelliğine sahip biçimde yapılmış, 5) Kolayca doldurulup boşaltılabilecek şekilde imal edilmiş bir taşıma aracı, (Üzerinde taşınması koşulu ile tipine uygun çıkarılıp takılabilen özellikte olan aksam, parça ve teçhizat, konteyner kapsamında işlem görür. Taşıma araçları, bunların aksamı, yedek parçaları, ambalajlar ile paletler konteyner tanımı içinde değerlendirilemez.)”

¹³⁶ REUSCHLE, Fabian, Handelsgesetzbuch (Ebenroth-Boujong) Band 2, Herausgegeben von JOOST, Detlev/STROHN, Lutz/POELZIG, Dörte/SANDER, Volter, 5. Auflage, München 2024, HGB § 407, Rn. 50.

Deniz taşımalarına ilişkin olarak konteynerin taşıma aracı (Transportmittel) olarak da değerlendirilebileceği yönünde bakınız MüKoHGB/PÖTSCHKE, HGB § 481, Rn. 14. Konteynerin gemiden ve diğer taşıma araçlarından bağımsız müstakil bir taşıma gerci olduğu yönünde bakınız AYDIN, s. 35.

¹³⁷ EBENROTH/BOUJONG/REUSCHLE, HGB § 407, Rn. 50.

¹³⁸ AYDIN, Doğan Can, Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sigortalanması, İstanbul 2025, s. 35.

ve diğer taşıma araçlarında kullanıldığından dolayı, geminin içinde bulunan yük ambarları ile aynı nitelikte olmadığı söylenebilir¹³⁹.

TTK m. 1186/3 uyarınca *“Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.”* TTK m. 1186/3, c. 3’nin uygulandığı hâllerde taşıma gerecinin kendisi de eşya olarak kabul edilmelidir¹⁴⁰.

SONUÇ

Navlun sözleşmesi, eşyanın deniz yolu ile taşınması sözleşmesidir. Bununla birlikte eşya kavramı, TTK’de ayrıntılı olarak açıklanmamıştır. Bu sebeple navlun sözleşmesinin konusu olabilecek eşyalar hakkında öğretide tartışmalar bulunmaktadır.

Navlun sözleşmesi açısından eşya kavramının geniş düşünülmesinin önünde hukuki bir engel yoktur. TTK’de de navlun sözleşmesine konu olacak eşyalar bakımından bir sınırlama yapılmamıştır. Dolayısıyla cenaze de dahil olmak üzere taşınabilir her tür eşya, navlun sözleşmesinin konusu olabilmelidir. Canlı hayvan taşınması zaten TTK uyarınca mümkündür. Önemli olan husus, taşıma konusunun gemi ile taşınmaya elverişli olmasıdır. Ancak yüzer enerji santralleri işlevindeki enerji gemilerinin gerçekleştirdiği faaliyet, navlun sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Çünkü bu gemiler, taşıma faaliyeti değil, elektrik sağlama hizmeti gerçekleştirmektedir.

Yolcu ile birlikte bagaj taşınması, navlun sözleşmesi olarak nitelenmez. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki bir navlun sözleşmesine dayanarak taşınan eşya, TTK m. 1250/1 kapsamında bagaj niteliğinde değildir. TTK m. 1268’de yolcunun ölümünden, yaralanmasından, bagajının

¹³⁹ AYDIN, s. 35.

Hamburg Kuralları uyarınca eşyaların bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma aracında birleştirildiği veya paketlenildiği durumlarda, eşya kavramı, gönderen tarafından sağlandığı takdirde, söz konusu taşıma aracı veya ambalajı da içerir (m. 1/5). Rotterdam Kuralları’na göre yük, taşıyan tarafından veya taşıyan adına tedarik edilmeyen ambalaj ve herhangi bir ekipman ya da konteyneri de içerir (m. 1/24).

¹⁴⁰ SÜZEL, s. 315.

ziyayı veya hasarından dolayı, taşıyana veya fiilî taşıyana karşı, yalnızca TTK'nin "Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi" Bölümü hükümleri uyarınca tazminat davası açılabileceği düzenlenmiş olmasına dayanarak TTK m. 1250 kapsamındaki bagaja, navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanmayacağı ifade edilebilir.

Varma limanı olmaksızın denizin bir yerine çöp dökülmesi veya kablo vs. taşınması sözleşmesi de navlun sözleşmesi olarak kabul edilmelidir. Zira içerisinde, eşya taşıma faaliyeti barındırmaktadır. Taşıma konusu eşyanın ekonomik değerinin olması ya da hangi amaçla kullanılacağını navlun sözleşmesi açısından bir önemi olmamalıdır.

KAYNAKÇA

AKÇAAL, Mehmet: Eşya Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2024.

AKINCI, Sami: Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968.

AKİPEK, Jale/**AKINTÜRK**, Turgut/**ATEŞ**, Derya: Eşya Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2018.

AKSOY DURSUN, Sanem: Eşya Kavramı, İstanbul 2012.

AKSOY, Sami: Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul 2015.

ANTALYA, O. Gökhan: Marmara Hukuk Yorumu Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt: V/1, 1, **ANTALYA**, O. Gökhan (Editör), 2. Baskı, Ankara 2019 (Çalışmada “Borçlar Hukuku” olarak kısaltılmıştır).

ANTALYA, O. Gökhan: Marmara Hukuk Yorumu Eşya Hukuku, Cilt IV/1, **ANTALYA**, O. Gökhan (Editör), 4. Baskı, Ankara 2021 (Çalışmada “Eşya Hukuku” olarak kısaltılmıştır).

ATAERGİN, Vehbi S.: “Powership’s Identity and MARPOL Convention Application”, Journal of Shipping and Ocean Engineering, C. 5, 2015, s. 203-218.

ATAMER, Kerim: Deniz Ticareti Hukuku -I-, İstanbul 2017.

AYDIN, Doğan Can: Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sigortalanması, İstanbul 2025.

AYTEKİN, Metin Uğur: Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları, Ankara 2019.

BİCAN, Buğrahan: Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk, 2. Baskı, Ankara 2024.

CUMALIOĞLU, Emre: Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011.

ÇAĞA, Tahir/**KENDER**, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku II, 8. Baskı, İstanbul 2006.

ÇETİNGİL, Ergon A.: Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu (25.01.1985), Ankara 1985, s. 133-162.

DEMİR, İsmail: Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Ankara 2023.

EREN, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 29. Baskı, Ankara 2024.

ESENER, Turhan/**GÜVEN**, Kudret: Eşya Hukuku, 9. Baskı, Ankara 2024.

GÜDEN, Faysal: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 2017.

<http://lexpera.com.tr> (Erişim Tarihi: 26.08.2025).

<https://sozluk.gov.tr/> (Erişim tarihi: 02.02.2025).

<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (Erişim Tarihi: 08.04.2025).

https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (Erişim Tarihi: 08.04.2025).

<https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/gencon-2022/> (Erişim Tarihi: 30.03.2025).

<https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/> (Erişim Tarihi: 31.08.2025).

<https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/> (Erişim Tarihi: 02.04.2025).

<https://www.karadenizholding.com/grup-sirketleri-powership> (Erişim Tarihi: 10.08.2025).

<https://www.mevzuat.gov.tr/> (Kanun ve Yönetmelikler için yararlanılmıştır) (Erişim Tarihi: 08.04.2025).

KANER, İnci Deniz: Deniz Ticareti Hukuku I-II, 5. Baskı, İstanbul 2024.

KARA, Hacı: Deniz Hukuku Denizcilik Fakülteleri İçin, İstanbul 2020 (Çalışmada “Deniz Hukuku” olarak kısaltılmıştır).

KARA, Hacı: Deniz Ticareti Hukuku, 3. Baskı, İstanbul 2025 (Çalışmada “Deniz Ticareti Hukuku” olarak kısaltılmıştır).

KARAKADILAR, İbrahim Sarper: “Kuru Dökme Yük Taşımacılığı Piyasasının Geleceğine Dair Öngörüler”. Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi, C. 24, S. 43, 2022, 634-654.

KAYIHAN, Şaban: Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law), 4. Baskı, İstanbul 2024.

KILIÇOĞLU, Ahmet M.: Eşya Hukuku, 2. Bası, Ankara 2024.

KIYGI, Osman Nazım: Hukuk ve Ekonomi Terimleri Sözlüğü, II Almanca-Türkçe, München 1999.

MERKT, Hanno: Beck'sche Kurz-Kommentare Band 9: Hopt/Handelsgesetzbuch, 44. Auflage, München 2025.

OĞUZMAN, M. Kemal/**ÖZ**, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-1, 22. Bası, İstanbul 2024.

OĞUZMAN, M. Kemal/**SELİÇİ**, Özer/**OKTAY-ÖZDEMİR**, Saibe: Eşya Hukuku, 26. Bası, İstanbul 2024.

OKAY, M. Sami: Deniz Ticareti Hukuku II, 2. Bası, İstanbul 1971.

ÖCAL, Muharrem: Fiili Taşıyanın Sorumluluğu, Ankara 2024.

ÖZEN, Mustafa: Deniz Yoluyla Eşya (Yük/Mal) Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluk ve Sorumsuzluk Durumları, Ankara 2024.

ÖZGENÇ, Zeynep: Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2014.

PAMİK, Murat/**BAYRAKTAR**, Murat/**KONUR**, Olgun/**NURAN**, Mustafa: "A Revelatory Case Study for the Emergence of Powerships: The Floating Power Plant Innovation for Rural Electrification", Transactions On Maritime Science, C. 11, S. 1, 2022, s. 54-66.

PASCHKE, Marian: Handelsgesetzbuch (Herausgegeben von **OETKER**, Hartmut), 8. Auflage, München 2024.

PÖTSCHKE, Jan-Erik: Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch (Herausgegeben von **DRESCHER**, Ingo/**FLEISCHER**, Holger/**SCHMIDT**, Karsten), 5. Auflage 2023.

REUSCHLE, Fabian: Handelsgesetzbuch (Ebenroth/Boujong) Band 2 (Herausgegeben von **JOOST**, Detlev/**STROHN**, Lutz/**POELZIG**, Dörte/**SANDER**, Volter), 5. Auflage, München 2024.

SARI, Aydın: “Proje Yük Taşımacılığında Yol İzin Belgeleri ve Kuralları”, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, C. 30, S. 3, 2016, s. 545-551.

SEVEN, Vural: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003.

SİRMEN, A. Lâle: Eşya Hukuku, 12. Baskı, Ankara 2025.

SÖZER, Bülent: Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, İstanbul 2010 (Çalışmada “Gemi” olarak kısaltılmıştır).

SÖZER, Bülent: Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) Cilt 1, 6. Bası, İstanbul 2022.

STEUERWALD, Karl: Almanca Türkçe Sözlük, İstanbul 1998.

SUNAL ERGUVAN, Sevgi: Deniz Yolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul 2007.

SÜZEL, Cüneyt: Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması, İstanbul 2021.

ŞEKER, Hakan: Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, Ankara 2020.

T.C. ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI:
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, 2. Baskı, Ankara 2012, s. 43, (<https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/a9ed7795d6e394d-5ea04166a902a.pdf>) (Erişim Tarihi: 24.03.2025).

TEKİN, Safa Murat: Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2017.

TOPSOY, Fevzi: Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul 2020.

TÜRKEN, Şafak: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2019.

ÜNAL, Mehmet/**BAŞPINAR**, Veysel: Şeklî Eşya Hukuku, 12. Baskı, Ankara 2021.

ÜNLÜTEPE, Mustafa: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara 2021.

YAZICIOĞLU, Emine: Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 17. Bası, İstanbul 2022.

ZEYNELOĞLU, Ahmet: Taşıma Hukuku, Ankara 1993.