

Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Hukukunda Temel Aktörler

Deniz yoluyla uluslararası eşya taşıma sürecine sözleşmesel ve sözleşmesel olmayan pek çok aktör dahil olmaktadır. Deniz yoluyla uluslararası eşya taşıma süreci öncesinde çoğunlukla bir uluslararası mal alım-satım sözleşmesi yapılmaktadır. Bu nedenle, deniz yoluyla uluslararası eşya taşıma hukukundaki aktörlerin anlaşılabilmesi için alım-satım sözleşmesi ve taşıma sözleşmesi aktörlerinin birlikte incelenmesi gerekmektedir.

Diyelim ki, Türkiye den bir tacirimiz var ve bu tacirimiz Türkiye çapında lüks araç satım işiyle uğraşiyor. Diğer taraftan İngiltere de başka bir tacir ise yabancı ülkelere lüks araç satım işiyle uğraşiyor. Bu iki tacir aralarında anlaşılıyorlar ve mal satım sözleşmesi (*sales of goods*) kuruyorlar. Bu sözleşme gereğince, tarafların temel borçları; Türk tacir alıcı (*buyer*) olarak mal bedelini ödemek ve İngiliz tacir de satıcı (*seller*) olarak malları alıcıya teslim etme borcu altına girmiştir. Ancak satım sözleşmesinden doğan temel borçların ifası taraflar açısından zaman zaman riskli olabilmektedir. Bu nedenle satıcı (seller) mal bedeli ödeninceye kadar mallar üzerindeki tasarruf hakkını muhafaza etme alıcı (*buyer*) ise malların kendisine teslimini sağlama saikiyle hareket eder.

Uluslararası ticarete (international trade) mal bedelinin ödenmesi ile ilgili çeşitli metotlar vardır. Bunlar;

1) Peşin Ödeme (Cash Payment / Advance Payment / Prepayment / Cash Before Delivery):

Alıcının (buyer) mal bedelini mallar daha teslim edilmeden önce satıcıya (seller) ödediği ödeme şeklidir. Bu ödeme şeklinde satıcı (seller) açısından her hangi bir risk bulunmaz iken - nitekim mal bedelini daha mallar teslim edilmeden almıştır- alıcı (buyer) açısından oldukça yüksek bir risk bulunmaktadır: Malların teslim edilmemesi veya malların sözleşmede kararlaştırılan şekilde teslim edilmemesi gibi. Uluslararası ticarete satıcı (seller) ve alıcı (buyer) farklı konumlarda bulunduğu için Peşin ödeme işlemi genellikle bankalar aracılığıyla havale yoluyla yapılmaktadır.

2) Mal Karşılığı Ödeme (Cash Against Goods):

Bu ödeme yönteminde, mal, alıcı (buyer) tarafından teslim alındıktan sonra mal bedeli satıcıya (seller) ödenir. Bu ödeme şeklinde alıcı (buyer) açısından risk bulunmaz iken – nitekim mal bedeli mallar teslim alındıktan ve mal üzerindeki tasarruf yetkisi alıcıya (buyer) geçtikten sonra ödenmiştir- satıcı (seller) açısından oldukça yüksek bir risk bulunmaktadır zira mal bedeli mallar teslim alındıktan sonra ödendiği için malları teslim alan alıcının (buyer) mal bedelini satıcıya (seller) ödememesi durumu söz konusu olabilir. Satıcı (seller) satım sözleşmesinden (sales of goods) doğan malı teslim etme borcunu ifa etmesine (yerine getirmesine) rağmen halihazırda malları teslim almış olan alıcı (buyer) mal bedelini ödemeyerek satıcının (seller) zarara uğramasına sebebiyet verebilir.

3) Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents/Documentary Collections):

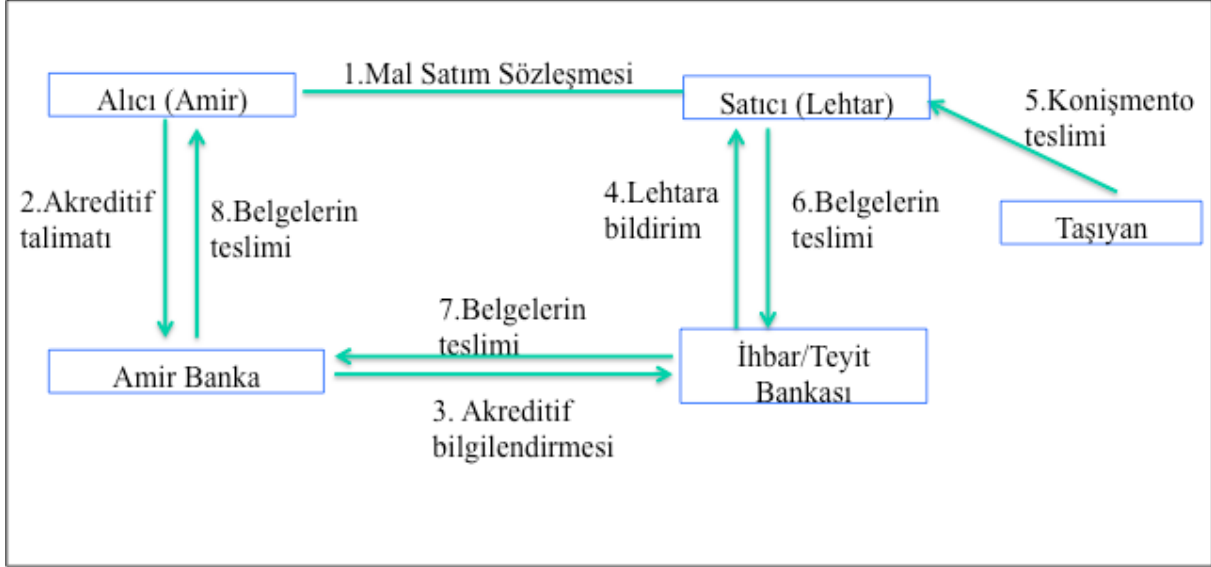
Bu ödeme şeklinde satıcı (seller) alıcı (buyer) ile yaptığı satış sözleşmesine (contract of sale) uygun olarak malları sevk ettikten sonra bu malları temsil eden sevk vesaiklerini ödeme karşılığında banka aracılığıyla alıcıya (buyer) teslim eder. Mal bedeli banka aracılığıyla dokümanların teslimi karşılığında satıcıya ödenmektedir. (Vesaik, belge demek olup, uluslararası mal satımlarında kullanılan vesaiklerin başında konişmento gelmektedir)

4) Akreditifli Ödeme (Letter of Credit)

Uluslararası ticarete kullanılan ödeme yöntemlerinden en güvenilir olanı dolayısıyla en yaygın olarak kullanılan Akreditifli Ödeme (letter of credit) şeklindedir. Alıcının (buyer) talep ve talimatı üzerine bir bankanın akreditif şartlarına uyulması kaydıyla ve akreditif şartına bağlanan vesaikin ibrazı karşılığında ödeme yapılmaktadır. Alıcının (buyer) verdiği talimat doğrultusunda, bankası tarafından belirli bir meblağa kadar ve belirli bir vade için istenilen koşulların yerine getirilmesi ve satıcının (seller) satıma konu mallara ilişkin belgeleri (konışmento) ibraz etmesi (sunması) üzerine satıcıya (seller) ödeme yapılacağına taahhüt edildiği ödeme şeklindedir.

Görüldüğü üzere, satım sözleşmesinin (sales of goods) uluslararası niteliği ve taraflar arasındaki mesafe farkı sebebiyle alıcı (buyer) ile satıcının (seller) satım sözleşmesinden

(sales of goods) doğan bu yükümlülüklerinin taraflar açısından risk oluşturmadan ifası pek çok kez başka aktörlerin (örn. Bankaların) sürece dahil olması ihtiyacını doğurmaktadır. Aşağıda ki şekilde akreditifli ödeme yönteminin süreçleri anlatılmıştır:



Şekildeki Akreditif ilişkisinden kısaca bahsetmek gerekirse; satım sözleşmesi yapıldıktan sonra alıcı (buyer)- (amir) amir bankaya (issuing bank/buyer's bank) akreditif açma talimatı verir. Amir bankası satıcının olduğu ülkede bir ihbar/teyit bankası (seller's bank) bulur. İhbar/teyit bankası satıcıya (lehtar) akreditif bildirimini yapar ve bunun üzerine satıcı (lehtar) gerekli belgeleri ki bunlardan en önemlisi konişmento (bill of lading- B/L) zira konişmentonun eşyayı temsil fonksiyonu olduğundan bu belgeyi elinde bulunduran kişi mallar üzerinde tasarruf yetkisine sahip olmaktadır, ihbar/teyit bankasına sunar ve belgelerin ibrazı karşılığında satıcı mal bedelini teslim almış olur. Bankaya ibraz edilen belgelerden konişmento alıcıya gönderilir ve alıcı bu belgenin ibrazı karşılığında malları taşıyandan teslim alır.

Görüldüğü üzere, uluslararası mal alım satım sözleşmesi ile birlikte bir de akreditif sözleşmesi kurulmuştur. Birden çok sözleşmenin tarafı olan kişilerin her bir sözleşmedeki isim/sıfat ve borçları değişmektedir. Örneğin mal alım satım sözleşmesinin tarafı olan kişiler

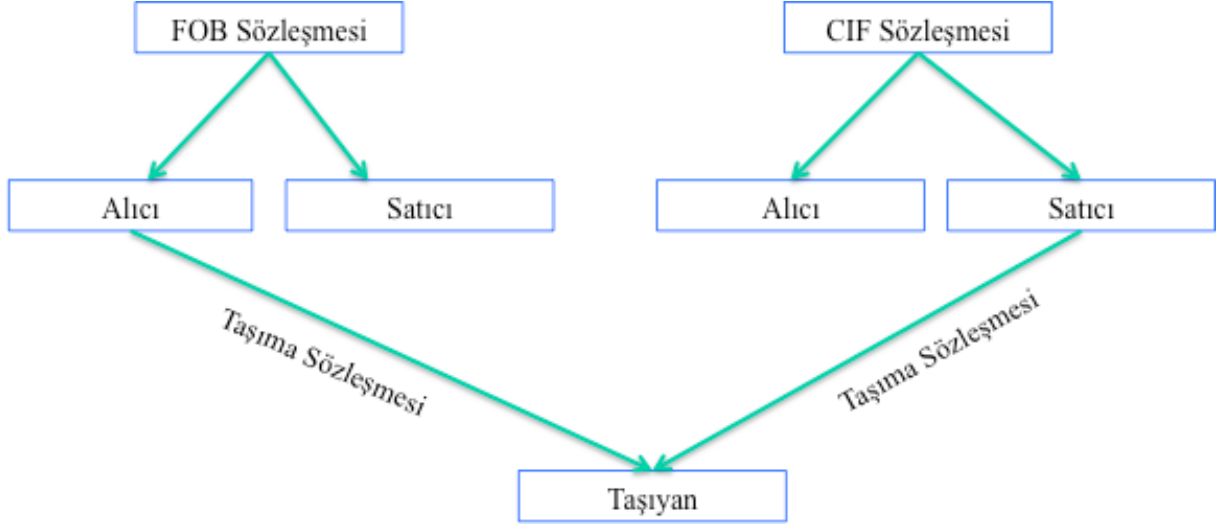
işbu sözleşme kapsamında alıcı ve satıcı olarak nitelendirilmekte ve alıcının borcu mal bedelini teslim etmek iken satıcının borcu da malları teslim etmektir. Aynı alıcının banka ile yapmış olduğu akreditif sözleşmesinde ise, alıcı amir sıfatına haiz olup akreditif sözleşmesi gereğince kredilendirilmiş borcu ödeme yükümlülüğü vardır. Mal alım sözleşmesindeki satıcı ise akreditif sözleşmesinde lehtar sıfatına haiz olup işbu akreditif sözleşmesinden doğan borcu mallara ilişkin dokümanları ihbar/teyit bankasına sunmaktır.

Uluslararası satış sözleşmesine konu olan eşyanın taşınması için bir taşıma sözleşmesi kurulması gerekmektedir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinin çoğunda işbu sözleşme öncesinde mutlaka bir alım-satım sözleşmesi kurulmaktadır. Uluslararası mal alım satım sözleşmesinin taraflarından birinin (ya alıcı veya satıcı) malların deniz yoluyla taşınması için taşıyan (carrier) ile taşıma sözleşmesi (contract of carriage) yapması gerekmektedir. Yani alım satım sözleşmesinde alıcı ve satıcı sıfatına haiz kişilerden mutlaka biri (bazen ikisi) aynı zamanda deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin de taraflarından biri olmak zorundadır.

Satım sözleşmesinin (contract of sale) çeşidine bağlı olarak taşıma sözleşmesini (contract of carriage) alıcının mı yoksa satıcının kurması gerektiği belirlenmektedir. Yani taşıma sözleşmesi kurma borcunun kimde olduğu satım sözleşmesinin çeşidine göre belirlenmektedir. Uygulamada en yaygın olarak kullanılan satım sözleşmeleri FOB (free on board –Yani gemide masrafsız) ve CIF (cost insurance and freight –yani mal bedeli sigorta ve navlun).

Satım sözleşmesinin çeşidi taraflar arasındaki ilişki, alıcının mı yoksa satıcının mı daha güçlü olduğu, tarafların birbir ülkelerindeki networkü vs etkenlere bağlı olarak belirlenmektedir. FOB sözleşmelerine baktığımızda, bu tarz satış sözleşmelerinde, taşıma sözleşmesi alıcı tarafından kurulmaktadır. Ana kural FOB satışlarında alıcının taşıma sözleşmesini kurması olsa da taraflar arasındaki ilişkiye bağlı olarak satıcı da sözleşmeyi kuran taraf olabilir. Örneğin satıcı alıcının acentesi olarak hareket edip alıcı adına taşıma sözleşmesini kurabilir. Böyle bir durumda taşıma sözleşmesinin rizikosu ve masrafları alıcıdadır, satıcı yalnızca alıcıyı temsilen hareket etmektedir. Özellikle eşyanın taşınacağı geminin önem arz etmediği düzenli hat taşımalarında, örneğin konteyner taşımalarında, satıcının ek hizmet olarak alıcı adına taşıma sözleşmeleri kurduğu görülmektedir.

CIF satışlarında ise taşıma sözleşmesini kurma borcu satıcı üzerindedir. CIF satım sözleşmelerinde satım bedeli; mal bedeli, sigorta ve navlunu kapsadığı için bu tarz sözleşmelerde satım bedeli FOB sözleşmelere göre daha yüksektir.



Yukarıdaki şekil, uluslararası eşya alım satım sözleşmeleri çeşitlerinden olan FOB ve CIF sözleşmelerinde alıcı ve satıcıdan hangisinin taşıyan ile taşıma sözleşmesini kurduğunu özet olarak göstermektedir. Akreditif sözleşmelerinde olduğu gibi, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olacak olan alıcı ve satıcının alım satım sözleşmesindeki sıfatları ve bu sözleşmeden doğan borçları ile deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesindeki sıfatları ve borçları farklı olacaktır. Yani **FOB** alım satım sözleşmesinde **alıcı** sıfatına haiz olan kişi aynı zamanda **taşıyan** ile taşıma sözleşmesi yaptığında, bu kez taşıma sözleşmesinde, **taşıtan** sıfatına haiz olacak ve taşıma sözleşmesinde taşıyana karşı temel borcu da taşıma bedelini yani navlunu ödemek olacak. **CIF** alım satım sözleşmesinde ise **satıcı** sıfatına haiz olan kişi **taşıyan** ile taşıma sözleşmesi yapmakla yükümlü olup taşıma sözleşmesi bakımından **taşıtan** sıfatına haiz olacak olan ve taşıyana karşı taşıma bedelinden (navlundan) sorumlu olacak kişi bu kez CIF satıcısı olacaktır.

Türk Hukukunda taşıma sözleşmesi navlun sözleşmesi olarak adlandırılmıştır. Her ne kadar sözleşmenin taraflarına ilişkin TTK da açık bir tanım maddesi olmasa da navlun sözleşmesi türlerini düzenleyen TTK 1138(1) den sözleşmenin taraflarının kim olduğunun tespiti mümkündür.

TTK 1138(1) de

Taşıyan, navlun karşılığında;

a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini **taşıtana** tahsis ederek;

b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir.

Bu tanıma göre **taşıyan**; navlun karşılığında eşyayı deniz yoluyla taşımayı üstlenen kişidir.

Taşıtan ise taşıyan ile navlun sözleşmesini kuran kişidir. Dolayısıyla taşıma (navlun) sözleşmesinin tarafları **taşıyan ve taşıtan**dır.

Taşıyanın asli borcu malları teslim alıp ilgisine teslim etmektir. Bu bağlamda sorulması gereken soru; taşıyanın malları kimden teslim alıp kime teslim edeceğidir.

Bir çok hukuk siteminde olmayıp ancak Türk hukukunda olan bir kavram **yükleten** kavramıdır. TTK 1238(2) de **yükleten**; yükleme limanında eşyayı taşıyana teslim eden ve karşılığında konişmento düzenlenmesi hakkına sahip olan kişi olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, TTK 1203(1) e göre boşaltma limanında konişmento karşılığında malları teslim alan kişi ise **gönderilendir**.

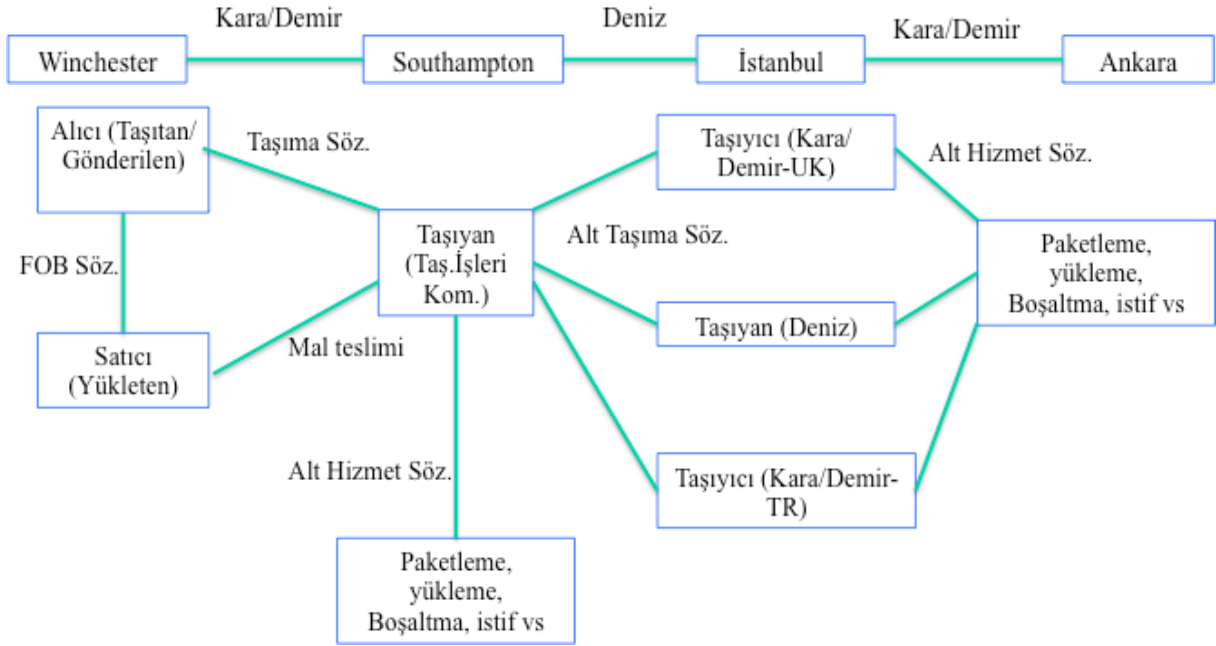
Bu bağlamda taşıma hukukundaki temel aktörler taşıyan, taşıtan, yükleten ve gönderilendir.

Bu tanımlar ışığında satım sözleşmesinin taraflarının taşıma hukuku açısından aldığı sıfatlara bakacak olursak; satım sözleşmesinin çeşidine bağlı olarak ya satıcı ya da alıcı taşıma sözleşmesindeki taşıtan sıfatını alacaktır. FOB sözleşmesi varsa taşıyanla taşıma sözleşmesini kurduğu için alıcı, CIF sözleşmesi var ise satıcı taşıtan sıfatına sahip olacaktır.

FOB satışlarda; **alıcı** ayrıca **gönderilen** sıfatını almakta **satıcı** ise eşyayı yükleme limanında taşıyana teslim ederek **yükleten** sıfatını almaktadır. **CIF** satışlarda ise **alıcı** yalnızca **gönderilen** sıfatını kazanacak **satıcı** ise **taşıtan** olmanın yanı sıra **yükleten** sıfatını da kazanacaktır. Malları taşıyana teslim eden alıcı olmadığı için alıcı hiç bir zaman yükleten sıfatını almaz.

Taşıma sözleşmesinin taşıyan kısmına baktığımızda ise; kimler taşıyan olabilir; donatan, charterer, çoklu taşıma operatörü, taşıma işleri komisyoncusu vs. Bu kişilerden her kim

taşıtan ile taşıma sözleşmesi aktetmiş ise o taşıyan sıfatını kazanacaktır. Bir Örnek ile açıklamak gerekirse:



Şekildeki Türk-İngiliz tacirler arasındaki mal satım sözleşmesinde, diyelim ki, Türk tacir Ankara da İngiliz tacir ise Winchester da. Aralarında yapılan satım sözleşmesi FOB satış ve Türk alıcı bir çoklu taşıma operatörü ile taşıma sözleşmesi kuruyor. Bu durumda Türk alıcı taşıtan ve malları belge karşılığında alması durumunda ise gönderilen sıfatlarını alacaktır. Hava yoluyla taşımanın yüksek maliyeti sebebiyle, Malların Winchesterdan Ankara ya transport edilebilmesi için deniz yoluyla taşıma, kara ve/veya demir yoluyla taşıma yapılacağı var sayılmıştır.

Çoklu taşıma operatörü, satıcının Winchesterdaki deposundan malların transferi için bir kara ya da demir yoluyla eşya taşıma sözleşmesi, kendisine ait bir gemisi yoksa deniz yoluyla taşıma sözleşmesi ve yine malların Ankara ya geçişi için kara veya demir yoluyla taşıma sözleşmesi kurması gerekmektedir. Alt taşıma sözleşmelerinin yanı sıra malların yüklenmesi-boşaltılması, istiflenmesi vs işlemler için de yine alt sözleşmeler yapılması gerekmektedir. Çoklu taşıma operatörü ister kendisi isterse kendi alt sözleşenleri aracılığıyla bu sözleşmeleri kurabilir.

Taşıma işinin tek ya da çoklu taşıma içerip içermemesine göre alt sözleşmeler zinciri uzayarak çok daha karmaşık bir hal alabilir. Alt sözleşme ilişkisine baktığımızda; ana

sözleşmede taşıyan olan taşıma operatörü alt taşıyıcı ile alt taşıma sözleşmesi kurmuş olduğundan bu sözleşmede taşıtan sıfatını almaktadır.

Sonuç olarak tüm bu anlatılan hususları özetlemek gerekirse;

- Taşıma aşaması öncesinde çoğu zaman mal satım aşaması
- Uluslararası mal satım sözleşmesi ile eşya taşıma sözleşmesinin taraflarından biri mutlaka ortaktır. Ancak satım sözleşmesindeki sıfatı ile taşıma sözleşmesindeki sıfatı farklıdır.
- Alıcı-Satıcı, Taşıyan-Taşıtan dışından pek çok aktör taşıma sürecine dahil olmaktadır.
- Alt sözleşmelerin taşıma sürecine dahil olması taşıyanla aralarındaki ilişkiye dayanmaktadır.
- Taşıyanın alt sözleşmeleri ile ana sözleşmedeki taşıtan arasında doğrudan bir sözleşmesel bağ yoktur.