

**DENİZ TİCARET HUKUKUNDA NAVLUN  
(=EŞYA TAŞIMA ÜCRETİ) ANLAMI ÜZERİNE...**

Ahmet KARAYAZGAN (\*)

**1) GENEL OLARAK**

Navlun Sözleşmesi; taraflardan birinin, yükü deniz yoluyla, —bir geminin tamamı veya bir kısmı veya cüz'ünü tahsis ederek (carter sözleşmesi=contract of affreightment by charter party) veya —muayyen bir gemi (veya bunun bir kısmı veya cüz'ünün) tahsisine gitmeksizin (Kırkambar sözleşmesi= contract of carriage of goods) taşımayı; diğer tarafın ise, bunun karşılığında bir ücret (=navlun) ödemeyi üstlendikleri, iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir (TTK 1016). Taşıtanın, navlun sözleşmesi uyarınca üstlendiği aslı borç «eşya taşıma ücreti»nin (navlun=freight) ödenmesidir. Ancak taşıtanın borcu bu ücretle sınırlı değildir. Çünkü sözleşmenin icrası esnasında yani yükün teslim alınmasından taşınarak kararlaştırılan yerde teslim edilmesine kadar geçen süre içerisinde, işin mutad gereğinden kaynaklanan bazı masrafların ve ödemelerin de sözleşme veya kanun uyarınca taşıtan tarafından karşılanması gerekmektedir.

Sonuç itibarı ile, «Navlun Borcu», taşıtanın asli navlun ödeme borcu yanında, çeşitli masraf ve ödemelerin karşılanmasını da kapsamına alan bir üst kavramı oluşturmaktadır. Bu kapsama giren hususlar şunlardır :

**1) TTK 1069 çerçevesinde**

a) Herşeyden önce, taşıtanın asli edimini oluşturan Navlun ve bunun teferruatı olan masraflar,

b) Sürastaryalar ve ödenmiş gümrük resimleri ile sair masraflar, ba. Sürastarya ücreti, geminin yükleme ve boşaltma faaliyetleri sırasındaki bekleme yükümlülüğünün, bir süre daha uzatılması karşılığında taşıyana verilmesi kararlaştırılan paradır. TTK 1069/I'de ayrıca sayılmış olan bu ücret, navlunun bir teferruatı veya bir cüz'ü olmayıp, **hakim görüşünde benimsediği üzere** (1), sözleşme uyarınca ödenmesi gereken bir para borcu'dur.

(\*) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz ve Sigorta Hukuku Anabilimdalı Araştırma Görevlisi.

ması nedeniyle, bu asgari tazminat da sürastarya olarak adlandırılmaktadır (6).

### 3) TTK 1082/II ve 1090/I çerçevesinde,

Taşıtanın, başka mal yükletmesi halinde, geminin bu yüzden fazla beklemesi sebebi ile ödemek zorunda olduğu tazminat.

## II) NAVLUNUN (=Eşya Taşıma Ücreti) TANIMI

Ticaret Kanunumuzda, navlunu (freight) tanımlayan bir hükme rastlanmamaktadır. Buna karşılık, doktrin ve uygulamada navlun kısaca şu şekillerde ifade edilmektedir :

1\* Navlun, sözleşme uyarınca bir yükün gemi ile taşınması karşılığında ödenen ücrettir (7).

Bazı yazarlar ise (8), navlunu sadece kırkambar veya sefer çarteri sözleşmeleri uyarınca ödenecek bir ücret şeklinde tanımlamakta ve bu suretle zamanüzeri ne çarter sözleşmesi çerçevesinde ödenecek ücreti bu kapsam dışında bırakarak navlunun anlamını daha da sınırlandırmaktadırlar.

2\* Navlun, yüklerin taşınması ve ticari bakımdan satılabilir bir durumda (merchantable condition) teslim edilmesi karşılığında, sözleşme veya konişmento uyarınca taşıyana ödenecek ücrettir (9).

Bir kısım yazarlar ise (10), «yükün teslim hazırlanması karşılığında ödenecek ücret» (ready to be delivered) tanımını benimsemişlerdir.

(6) ÜLGENER, 142 ve dn. 405'de anılan yazarlar; AKINCI, 134.

(7) ÇAĞA, Deniz Ticareti Hukuku C. III, 2. Baskı İstanbul 1988, s. 11-12; OKAY, Deniz Ticareti Hukuku C. II, 2. Bası İstanbul 1971, s. 153; CARVER, Carriage by Sea, British Shipping Law V. II, 13. Ed. London 1982, s. 1164; DOCKRAY, Cases and Materials On The Carriage of Goods by Sea, London 1987, s. 230; BRODIE, Freight Charges, London 1990, s. 1; RIDLEY, The Law of The Carriage of Goods by Land, Sea and Air, London 1982, s. 116; AKINCI, 465 ve dn. 3'de anılan yazarlar.

(8) PAYNE and IVAMY, Carriage Goods by Sea, 13. Ed. London 1989, s. 257; WILSON, Carriage of Goods by Sea, London 1988, s. 269.

(9) GÖÇER, Deniz Hukukunda Navlun, Adalet Dergisi, 1962 S. 11-12, s. 1243; BARTLE, Introduction to Shipping Law, 2. Ed. London 1963, s. 181; MACLACHAN, A Treatise on the Law of Merchant Shipping, 7. Ed. London 1932, s. 386; JOWITT, The Dictionary of English Law, London 1959, s. 842; STEVENS, Shipping Practice, London 1979, s. 51.

(10) SCRUTTON, On Charterparties and Bill of Lading, 19. Ed. London 1984, s. 331; PAYNE, Carriage of Goods by Sea, 6. Ed. London 1954, s. 119; BRANCH, The Elements of Shipping, London 1979, s. 93; PACKARD, Sea Treading V. 3, London 1986, s. 35.

4\* Navlun, geminin kullanımının donatan tarafından başka kişilere bırakılmasından (=employment of ship) kaynaklanan bir kazançtır (14).

Bu tanımlama, geminin kiralanması veya diğer bir şekilde kullanımını ve bunlar neticesi elde edilecek karşılıkları da navlun olarak kabul eden bir anlama sahip olması sebebiyle, yerinde bir tanımlama değildir.

Tüm bu hususlar gözönüne alınarak bir tanımlama getirilecek olursa;

«Navlun, bir navlun sözleşmesi uyarınca, yüklerin öngörülen yere taşınması karşılığı ödenmesi gereken ücrettir.»

### III) MAHIYETİ

#### 1) Genel Olarak

Navlunun mahiyetinin belirlenmesinde hareket noktası, navlun sözleşmesi olmalıdır. Zira navlun bu sözleşme uyarınca ödenecek bir ücrettir. Bu husus, navlun sözleşmesi niteliğinde olmayan diğer bir sözleşme uyarınca ödenmesi gerekli karşılığın navlun olarak kabulüne engel olacaktır. Bu nedenle karşılaşılan olaylarda öncelikle bir navlun sözleşmesinin mevcut olup olmadığının tespit edilmesi gereği ortaya çıkmaktadır.

Bu noktada değinilmesi gereken diğer bir husus ise, navlun sözleşmesinden doğmasına rağmen bazı ödemelerin, taşıma karşılığı ödenen bir ücret olmaması nedeniyle, Ticaret Kanunu anlamında gerçek bir navlun teşkil edermeyecek olmasıdır.

Bu çerçevede, mahiyetin belirlenmesinde kanun ve sözleşme dikkate alınarak, şu hususların ortaya konması mümkündür;

#### 2) Navlun, Navlun Sözleşmesi Uyarınca Ödenecek Bir Ücrettir

Konumuzu ilgilendiren kısmı itibarı ile navlun sözleşmesinin şu iki önemli unsuru bu noktada önem taşımaktadır;

##### a) Navlun Sözleşmesi İvazlı Bir Akittir :

Bu unsur, gerek TTK 1016. maddenin açık ifadesinden ve gerekse bugün hakim görüş doğrultusunda (15), navlun sözleş-

(14) Bu tanıma yer veren (İngiliz Mahkeme kararları) için bkz. FAGHFOORİ, The Law of Freight (Yayımlanmamış Doktora Tezi), London 1983, s. 4 dn. 1.

(15) ÇAĞA, II, 11; OKAY, 31 vd.; GÖÇER, Deniz Hukukunda Eşya Taşıma (Navlun) Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı, Ankara, 1965, s. 18 ve dn. 66'da anılan yazarlar.

denilebilir ki, kanunkoyucu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından sağlıklı bir düzenleme getirmiş olmaması nedeniyle, bu noktada doğabilecek boşlukları önleyebilmek ve bunun yanında yersiz tekrarların önüne geçmek üzere, böyle bir genel atıf yapmıştır. Bu suretle, yolcu taşıma sözleşmelerinin mahiyetine aykırı düşmeyecek ve uygulanabilecek sonraki fasıllarda yer alan hükümlerde, gerektiği takdirde «navlun» kelimesi yerine veya yanında «yolcu taşıma ücret»i düşünülerek, o hükümün uygulanması yoluna gidilebilecektir.

**İngiliz Hukukunda da**, gerek Deniz Ticareti ve gerekse Sigorta Hukuku alanında, bu iki kavram aksi yönde bir örf veya adet mevcut olmadıkça, farklı kelimelerle ifade olunmaktadır <sup>(21)</sup>.

ac. Donatan/taşıyanın kendi malını taşımak sureti ile elde edeceği dolaylı kazanç, bir navlun teşkil etmeyecektir.

ad. Kaptanın kendi malını taşıması halinde, TTK 1004 uyarınca yasağı ihlali sebebiyle ödeyeceği ve yine haberi olmaksızın yüklenen malların taşınması halinde, TTK 1025 uyarınca ödemesi gereken navlun ise, artık bir **tazminat** niteliğinde olup, gerçek bir navlun değildir.

**b) Navlun, Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Karşılığı Ödenmektedir.**

Bunun önemli bir sonucu ise, kara, hava yollarıyla veya iç sularda (nehir-göllerde) yapılan taşımalar neticesi ödenecek ücret, «navlun» olarak kabul edilemeyecektir <sup>(22)</sup>.

**c) Navlun Sözleşmesinde Eşya Taşıma Taahhüdü Yapılmış Olmalıdır.**

Navlun sözleşmesi bakımından, bir eşya taşıma taahhüdünün yapılmış olması ve yüklerin zilyedliğinin elde edilmesi diğer önemli bir unsur teşkil etmektedir.

Navlun sözleşmesine göre taşıyanın asıl borcu, «**yükün taşınmasıdır**». Bu borcun yerine getirilmesi ise, yü kün bir yerden başka bir yere, kendi bakım ve koruma mükellefiyeti altında taşımayı üzerine alacak şekilde yapacağı bir «taşıma taahhüdü» ve bu taahhüt uyarınca yükün taşıyanın fiilî iktidarına, yani zilyedliğine bırakılmış olmasına bağlıdır.

(21) FAGHFOORİ, 8 vd.

(22) Keza Posta İdareleri tarafından denizde yapılan taşımalar neticesi elde edilecek ücretler de, navlun'un anlamı içerisinde kabul edilmemektedir (TTK 1016/2). İngiliz Hukukunda ise, kara taşımaları (özellikle demir yolu taşımalarında) ve iç sularda yapılan taşımalar neticesi ödenecek ücreti ifade için de kullanılmaktadır. BLACK, Law Dictionary, 4. Ed. London 1968, s. 793.

natanın (Shipowner) elindedir (27). Bu nedenle burada diğer çıplak gemi kiralamalarının aksine geminin kullanılmak üzere charterere terki gerçekleşmediği ve eşya taşıma borcu da önde geldiği için, **hakim görüş doğrultusunda** (28), bu sözleşmeler de birer navlun sözleşmesi olarak kabul edilecektir. Şu halde, bu sözleşmeler uyarınca ödenecek karşılık (hire) mutad anlamı ile bir kira değil, navlun'dur (29).

### 3) Navlun Bakımından Özellik Taşıyan Hususlar :

#### a) Ölü Navlun (Dead Freight) :

Sözleşme ile kararlaştırılan yük **eksik teslim** edilmiş olmasına rağmen, taşıyan

— Taşıtanın talebi üzerine (TTK 1039), veya

— Taşıtan tarafından böyle bir talep yapılmadığı gibi, TTK 1040 çerçevesinde sözleşme feshedilmiş olmadıkça, bekleme süresinin sonunda (TTK 1039/II).

yola çıkabilir. Ancak böyle bir durumda da, taşıyan taşıtana karşı, sözleşmede kararlaştırılmış olan navlunun tamamı ve TTK 1039'da öngörülen diğer kalemleri için talepte bulunabilme hakkına sahiptir (TTK 1039/I - II) (30).

TTK 1039'da tam olarak ödenmesi öngörülen bu navlun (Ölü Navlun=Dead Freight), **gerçek anlamda bir navlun** dur. Zira taşıtan tarafından, yükün kısmen teslim edilmiş olmasına rağmen yo-

(27) Geniş bilgi için bkz. ÇAKALIR, 67 vd.) WILSON, 104 vd; ÇAĞA, II, 7-8; OKAY, II, 3-4, AKINCI, 19-20.

(28) ÇAĞA, II; 12 ve dn. 8; SCHLEGELBERGER - LIESECKE § 556, No. 20 ve ABRAHAM 93 (OKAY, II, 5 dn. 14'den naklen); WÜRDINGER, Monatschrift für Deutsches Recht Heft 5/1957, s. 257 (AKINCI, II, 21 dn. 5'den naklen). Bu doğrultuda bir Yargıtay Kararı için bkz. Y. 11. HD. 9.11.1983 T., 83/4532 E. ve 83/5431 K. Sayılı karar ERİŞ, Açıklamalı - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta C. III, Ankara 1990, s. 1460-1461; Mahiyeti konusunda tartışmalar ve geniş açıklama için bkz. ÇAKALIR, 42 vd.

(29) Zaman Charter Sözleşmeleri, ilk olarak «Demise Charter» şeklinde ortaya çıktıktan sonra, farklı bir gelişim göstererek bugünkü niteliğini kazanmıştır. Ancak geçmişten gelen alışkanlıkla bugünkü standart zaman charter sözleşmelerinde, «owner agrees to let» veya «charterer agrees to hire» gibi eski bazı ifadeler yer verilmektedir. Bunun dışında, bugün zaman charterlerinin «kiralama» ile bir ilişkisi söz konusu değildir. FAGHFOORİ, 46 vd.

(30) Akıncı, TTK 1043'de zikredilen yükün bekleme süresi sonuna kadar hiç teslim edilmemiş olması ihtimalinde de ölü navlunun söz konusu olacağını belirtmektedir. (AKINCI, 472); Oysa TTK 1043'ün açık ifadesi karşısında, böyle bir durumda talep edilecek miktar, bir ölü navlun değil, pişmanlık navlunudur. Şimdiden işaret edilmelidir ki bu miktar gerçek anlamda pişmanlık navlunu da değildir. bkz. ileride s. 21 dn. 35.

isimlendirilen bu navlun, yapılan taşıma karşılığında yolculuğun tamamlanan kısmı için ödenen bir ücret, yani gerçek anlamda bir navlun dur. Mesafe navlununun ödenmesi için, yükler emniyet altına alınmış veya kurtarılmış olmalıdır. Bu navlunun miktarı, yolculuğun tamamlanan kısmının tüm yolculuğa oranına göre hesaplanır ve kurtarılmış yüklerin değerini aşamaz.

İngiliz Hukukunda ise, mesafe navlunu yükün kararlaştırılan limandan başka bir limana boşaltıldığı halde, katedilen fazla mesafe için talep edilecek navluna denmektedir. Burada da, mahiyeti itibarıyla, gerçek bir navlun söz konusudur (35). Örneğin sözleşmede kararlaştırılan varma limanındaki buzlanma tehlikesi nedeniyle kapatan en yakın emniyetli bir limana yükleri boşaltırsa bu ekstra mesafe için istenecek navlun, bu mahiyettedir.

#### 4) Ticaret Kanunu Anlamında Navlun Sayılamayacak Hususlar :

##### a) Pişmanlık Navlunu :

Ticaret Kanunumuz, yolculuğun başlamasından önce (TTK 1040) ve yolculuk başladıktan sonra (TTK 1041) taşıtana tek tarafı olarak, her zaman sözleşmeyi feshedebilme olanağı tanımıştır (36). Ancak bu olanağın kullanmasının karşılığı olarak, taşıtan, «Pişmanlık Navlunu» nu ödemek ve çeşitli masrafları ve zararları da karşılamak borcu altındadır. Böylece taşıyanın keyfi şekilde sözleşmenin feshedilmesi (37) yüzünden zarara uğraması engellenmektedir.

(35) BES, 41; AKDOĞAN, Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü, 2. Baskı İstanbul, 1982, s. 159. İngiliz Deniz Ticaret Odası, bu hususu açıkça düzenlemiş olan bir charter sözleşmesi tipi hazırlamıştır. (bkz. BES, 41).

(36) TTK 1040-1041'deki esaslar kural olarak tam charterlerde uygulanır. Kısmi charterler bakımından ise mesele TTK 1045'de hükme bağlanmıştır. Fesih kırkambar Sözleşmelerinde de mümkündür. Kırkambar sözleşmelerine ilişkin TTK 1047 sadece yüklemekten sonraki fesihden söz etmekte, yüklemekten önce fesihden bahsetmemektedir. Bununla birlikte doktrindeki baskın görüş bu boşluğu, TTK 1045/I - 1. b. hükmünün kıyasen uygulamak sureti ile doldurularak, fesih hakkını yüklemekten önce de tanımaktadır. ÇAĞA, II, 290 vd.; AKINCI, 501-502; OKAY, II, 245 vd. Ayrıca belirtmeliyiz ki, taşıyanın TTK 1043 uyarınca, bekleme süresinin sonuna kadar hiç yük teslim edilmemesi halinde TTK 1040 ve 1042'ye dayanarak talepte bulunma imkanı sayesinde isteyebileceği pişmanlık navlunu gerçek anlamda bir pişmanlık navlunu sayılmaz zira burada taşıtan tarafından bir tesih söz konusu değildir. ÇAĞA, II, 24 ve dn. 14; OKAY, II, 242.

(37) Kanun, «cayma» deyimini kullanmakta ise de burada süresiz «feshi ihbar hakkı» söz konusudur. Bunun kullanılmasıyla sözleşme ileriye dönük olarak fesih anından sonrası için ortadan kalkar. ÇAĞA, II, 286 dn. 4.

Bu yüzden bu dönme hakkı sadece borçluya tanınmış bir hak olarak bu olanaktan yoksundur. Dönme cezasının, dönme hakkının kullanılabilirken ödenmesi ise, asıl edimin artık ifa edilemeyeceğini keşif edilerek ortaya koymaktadır (43).

Bu unsurlar pişmanlık navlunu bakımından incelendiğinde; Buralarda pişmanlık imkanı kanun tarafından verilmekte, bununla birlikte dönme hakkının tespiti bakımından taraflara kanunî düzenden ayrılmış bir serbestisi tanınmaktadır (44). Ayrıca pişmanlık navlunu sözleşme yapıldığı anda muaccel olur.

Anglo Sakson Hukukunda ise, yükün teslimi bir borç olduğundan, aksine bir davranış sözleşmeye aykırılık (Breach of Contract) nedeniyle bir tazminat borcu doğuracaktır (45). Bu yüzden artık pişmanlık navlunundan söz edilemeyecektir.

b) Belirli Durumlarda, Yüke İlişkin Tedbirlerin Alınması Karşılığı Talep Edilen Bedel : (Back Freight) (46)

İngiliz Hukukunda benimsenen esaslar uyarınca, taşıyan gemide olmayan nedenle, yükü kararlaştırılan limanda teslim edeme-

(43) TEKİNAY/AKMAN/BURCUNOĞLU/ALTOP, 470 vd.; TUNÇOMAĞ, 863-864.

(44) ÇAĞA, II, 287 dn. 9; Nitekim bir Yargıtay kararında, «...TTK'nun 1040 maddesine nazaran en az navlun bedelinin yarısının pişmanlık navlunu olarak istenebileceği...» şeklinde ifade ile de, tarafların aksini kararlaştırabilecekleri kabul edilmiştir. Bu karar için bkz. Y. 11. HD. 24.2.1987 tarih, 87/7691 E. ve 87/1017 K. sayılı karar (ERİŞ, 430 - 431 vd.)

(45) ÇAĞA, II, 23; OKAY, II, 225; TEKİL, Deniz Hukuku, İstanbul 1988, s. 151; İngiliz Uygulamasında, sözleşmelere konan «penalty (veya indemnity) clause» ile sözleşmenin ifa edilmemesi halinde kusurlu tarafa tazminat ödemek mükellefiyeti getirilmektedir. Fakat burada zararın ispatı aranırken, ödenecek tazminat navlun miktarı ile sınırlanmaktadır. Bu kloz şu şekillerde ifade olunmaktadır : \* «penalty for non-performance of this agreement estimated amount of freight.» veya \* «penalty for non-performance of this agreement proved damages not exceeding estimated amount of freight». Ancak bu şartlar Anglo-Sakson Hukuku bakımından geçerli değildirler ve zarara uğrayan taraf bu şarta rağmen fiilen uğramış olduğu zararın tümünü tazmin ettirebilecektir. (IVAMY, Dictionary, 104; BES, 61; ÇAĞA, II, 294; OKAY, II, 245 dn. 941). Buna karşılık bu tür klozlar Türk-Alman Hukukları bakımından geçerlidir. Ancak TTK 1040 vd. (HGB § 580 vd.) da yer alan pişmanlık navlunu sistemi, tazminat esasına dayanan bu şartlarla oranla daha tercihe şayan değildir. Zira en azından pişmanlık navlununda zararın ispatlanması şartı aranmamaktadır (ÇAĞA, II, 294-295).

(46) «Back freight» terimi için «geri sevk (=avdet) navlunu» deyimini kullanılmakta ise de (TUĞLACI, İktisadi ve Hukuki Terimler Sözlüğü, 2. Baskı İstanbul 1979, s. 43), bu ibare sözü edilen bedelin ödeneceği tüm halleri içeren bir anlama sahip olmaması nedeniyle tercih edilmemiştir.

lerinin mevcudiyeti nedeniyle, liman makamları tarafından limandan ayrılması istenmiştir. Bunun üzerine, aynı mahalde bulunan diğer bir limana gitmiş ancak burada da boşaltamayınca tekrar «Le Havre»a dönmüş ve kendi gözetiminde kalmak üzere, liman dışında yükünü geçici olarak layterlere boşaltmıştır, 4 gün sonra gemi, yükünün kalan kısmını da rıhtıma boşaltmış ve denize açılmaya hazır hale gelmiştir. Fakat teslim alma hususunda hiçbir talep gelmeyince, kaptan petrol yükünü tekrar yükleyerek «Londra»ya geri dönmüştür. Bu olayla ilgili davada, mahkeme taşıyanın, gidiş navlunu için olduğu kadar, dönüş yolculuğu navlunu ve yaptığı diğer masraflar için de bir talep hakkının olduğu sonucuna varmıştır.

Görüldüğü üzere, «Back Freight», taşıma karşılığı ödenecek bir ücret olmaktan ziyade, bir tazminat niteliği taşımaktadır<sup>(51)</sup>. Gerçekten de burada taşıyan, zilyedliğinde bulunan mal üzerinde, sözleşme uyarınca doğan koruma ve muhafaza mükellefiyeti neticesi yüklerle hesabına bir takım tedbirler almaktadır. Daha sonra bu tedbirler nedeniyle yapmış olduğu masrafları yüklerle ilgililerden, «Back Freight» olarak talep etmektedir<sup>(52)</sup>. Bu nedenle artık gerçek anlamda bir navlundan (=eşya taşıma ücreti) söz edilemeyecektir.

#### IV) NAVLUNUN KAPSAMI

Eşya taşıma ücreti ve teferruatından olan masrafların kapsamına nelerin gireceği, TTK 1075'de düzenlenmiştir. Bu maddeye göre,

- i — Ayrıca kararlaştırılmadıkça, navlun dışında kapora, prim, bahşış gibi hiçbir şey istenemez. (TTK 1075/I.)
- ii — Taraflarca aksine bir anlaşma yapılmış olmadıkça, kılavuz liman, fener ücret ve resimleri gibi gemiciliğin adi ve fevkâlade masrafları taşıyan tarafından karşılanacaktır (TTK 1075/II.).

Bu noktada, ikinci fıkradaki tercüme hatası nedeniyle, madde lafzının daha iyi anlaşılabilmesi bakımından, şu hususun dikkate alınması gereklidir; TTK 1075/II'de yer alan «... ve hususiyle...» şeklindeki ifade, mehz Alman Ticaret Kanunu (HGB) § 621'deki «... Wie...» kelimesinin<sup>(53)</sup> anlamına uygun olarak, «gibi» biçiminde anlaşılmalıdır. Böylece, yine aynı fıkrada sayılan «... kılavuz, liman, fener, römör-

(51) BARTLE, 192; FAGHFOORİ, 273.

(52) Türk Hukuku Bakımından TTK 995; 1057'den hareketle benzer bir sonuca varılabilecektir.

(53) PRÜSSMAN-RABE, See-handelsrecht, 2. Baskı München 1983, § 621.



lardan meydana gelmektedir. Bu ilave miktarlar (additional sums), konferansın ilişkin olduğu bölgelere göre değişiklik göstermektedir. Buna, Kuzey Denizi Taşımalarında kış zammı, 10 metreden uzun yüklerde her bir 1000 Kg. veya metrik küb için alınan ilave (Long Length Additional) kambiyo farkından doğan zamlar, taşıma türüne göre 5.000 veya 10.000 Kg.'ın üzerindeki paket, fiçı, çuvallar için ton başına alınan ilave (Heavy Lift Additional), örnek olarak verilebilir (57).

c) Kapo, prim, bahşış ve diğer paralar (primage and average accustomed) deyimi, kaptan tarafından yüke özen ve dikkat gösterilmesinden dolayı ,yükle ilgilinin, taşımanın türüne (particular trade) veya o yerin örf adet kurallarına göre (custom of place) miktarı değişen ve navlun dışında, kaptana ödemiş olduğu parayı ifade etmekte idi (58).

Ancak sonradan, donatının ve yükle ilgilinin menfaatlerinin çatıştığı durumlarda kaptanın, donatan aleyhine hareket edebileceği ve buna benzer sair bazı olumsuz sonuçların doğabileceği düşünülerek, kanun tarafından, kaptana yapılan bu ödemeleri donatana verme yükümlülüğü getirilmiştir (TTK 1003).

Günümüz denizcilik uygulamasında, kaptanın bu parayı istemesi şeklindeki eski anlayış zamanla değişerek, yükle ilgilinin sözleşme ile belirli bir meblağı veya navluna yapılacak belirli orandaki ilaveyi donatana ödemeyi üstlenmesi biçimini almıştır (59).

**İngiliz Hukukunda** da (60), genellikle konişmentodan kaynaklanan bu şart, kaptana bir talep hakkı vermekle birlikte, kaptan, donatan/taşıyanla (Shipowner) yapmış olduğu anlaşma uyarınca, bu hakkını ona devretmektedir. Diğer yandan navlun sözleşmesinde taraflar «primage»in ödenmeyeceği hususunda anlaşmışlar ve kaptan bundan haberdar edilmişse, artık kaptanın bu talep hakkı engellenmiş olacaktır. Fakat uygulamada, bu para daha çok navluna yapılan bir ilave biçiminde gerçekleşmektedir (61).

(57) GÖĞER, Navlun, 1249-1250; ÇAĞA, II, 230; BRODIE, 14 vd.

(58) CARVER, 1212; IVAMY, Dictionary, 127; RIDLEY, 121; GÖĞER, Navlun 1247; AKDOĞAN, Sözlük 385; Uygulamada, «Primage», «Hot Money» olarak da isimlendirilmektedir. JOWITT, 1402; BLACK, 1354; WAHL, 227.

(59) GÖĞER, Navlun, 1247; ÇAĞA, II, 231; Bu yeni şekliyle, TTK 1075'in 1. fıkrası kapsamına giren bu ilave, TTK 1003'deki yasak kapsamı dışındadır. ÇAĞA, II, 231 dn. 27.

(60) CARVER, 1212; Ridley'e göre, eğer böyle bir anlaşma varsa artık ne kaptan ne de donatan/taşıyan, konişmentoda «primage» kararlaştırılmış olsa bile, bunu talep edemeyeceklerdir, zira bu para mahiyeti itibariyle, kaptanın şahsına ödenmesi gereken bir paradır. (RIDLEY, 121 ve dn. 4) Nitekim bu doğrultuda bir karar için bkz. Caughy v. Gordon davası (1878), (CARVER, 1213 dn. 46)

c) Adres Komisyonu (Adress Komission), varna limanında bazı gemi işlerinin, taşıtan veya temsilcisi tarafından görülmesi sonucunda verilen bir ücrettir. Bu navlundan belli bir yüzde oranında indirim yapılması şeklinde gerçekleşmektedir. Ancak bugün gittikçe karşılıksız biri ndirim halini almıştır (67).

#### V) NAVLUNUN ANLAMININ GENİŞLEDİĞİ DURUMLAR

Navlun, sadece eşya taşıma ücreti anlamını taşımakla beraber, donatanın ile mesuliyeti ve Sigorta Hukuku bakımından, başka unsurları da içerisine alacak derecede geniş yorumlanmaktadır.

##### 1) Sigorta Hukuku Bakımından

Sigorta şirketleri, müşterileri olan donatanların uğrayabilecekleri kazanç kayıplarına karşı ,onlara kapsamlı bir himaye sağlamak isterler. İşte bu amaçla, sigortacılar navlun sigortaları bakımından navluna daha geniş bir anlam vererek, donatanın kendi malını taşıması suretiyle elde edeceği dolaylı kazancı da, bu başlık altında sigortalamaktadırlar. Keza, kanunumuzda buna imkan veren hükümleri içermektedir (TTK 1354, 1384).

İngiliz Hukukunda ise, Marine Insurance Act navlunu, Sigorta Hukuku bakımından açık bir şekilde tanımlamıştır (MIA 1906 Sec. 90, R. 16). Bu tanıma göre, donatanın kendi malını taşıması durumunda elde edeceği dolaylı kazanç da navlun olarak kabul edilmiştir (68).

##### 2) Deniz Hukukunda Donatanın —ile Mesuliyeti Bakımından

Kanunumuz çeşitli hükümlerinde, —ile mesuliyetin belirlenmesi yani alacaklının borca aykırı davranan borçlunun malvarlığına başvürmesi konusunda öngörülen sınırlamalar bakımından, navlun daha geniş bir anlamda ele alınmıştır. Bunun sonucu, taşımaya ilişkin olarak kanun veya sözleşme uyarınca ödenmesi gereken çeşitli paralar da, navlun kapsamında sayılmıştır.

Donatanın, sınırlı aynî sorumluluğu (TTK 948) veya gemi rehni (TTK 893 vd.; TTK 1235 vd.) kapsamındaki navlun, eşya taşıma karşılığı alınacak ücretten başka şu anlamlara da gelmektedir (69);

(67) ÇAĞA, II, 231 ve dn. 28; BES, 5.

(68) BROWN, Dictionary of Marine Insurance Terms And Clauses, 5. Ed. London 1990, F 24.; ARNOULD, Marine Insurance V. I, 14, Ed. London 1954, s. 267 vd.; BES, 236 vd.; FAGHFOORİ, 49 vd.

(69) ÇAĞA, III, 12; Yolcu taşımasının da yapıldığı durumlarda, TTK 1132 uyarınca yolcu taşıma ücreti de navlunun yanında, deniz serveti kapsamında yer alacaktır. ÇAĞA, Deniz Ticareti Hukuku C. I, 9. Baskı İstanbul 1990, s. 136

Kanunumuzda düzenlememiş zaman çarteri sözleşmeleri uyarınca ödenecek karşılıklar da, gerçek bir «navlun» olarak kabul edilmelidir. Zira bugünkü hakim görüş doğrultusunda bu sözleşmeler de, «eşya taşıma taahhüdü»nin hakim unsur olması nedeniyle, navlun sözleşmesi sayılmaktadır.

Pişmanlık navlunu, gerçek bir navlun değildir. Zira bu para, eşya taşıma karşılığı ödenen ücret niteliğinde değildir. Fikrimizce, pişmanlık navlunu mahiyet itibarı ile, BK 158/III anlamında «Dönme Cezası» na yakınlık göstermektedir.