

ULUSLARARASI TİCARETTE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE TİCARET HUKUKU BAKIMINDAN ÖNEMİ

Doç. Dr. Selma AYTÜRE
Yıldırım Beyazıt Üniversitesi
Şereflikoçhisar Uygulamalı Bilimler Fakültesi
selmaayture@gmail.com

Ömer BERKİ
Türk Dışticaret Vakfı Yönetim Kurulu Üyesi
oberki@tdv.org.tr

Özet

Uluslararası ticarete taşımacılık, tarihin ilk çağlarından bu yana büyük ölçüde denizyoluyla yapılmaktadır. 2017 yılında gerçekleşen 17,7 Trilyon ABD doları seviyesindeki dünya mal ticaretinin % 80'lik bölümünün denizyolundan yapıldığı düşünüldüğünde konunun önemi daha da çarpıcı bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Ülkemiz ihracat ve ithalatının % 60'a yakın bir kısmının denizyolundan yapılıyor olması da bir diğer önemli noktadır. Deniz ticareti, Türk Ticaret Kanunu'nun 931 - 1400. maddeleri arasında, 470 madde hacmindeki "Deniz Ticareti" başlıklı Beşinci Kitabı ile düzenlenmiştir. Bu maddelerde yer alan hususlar incelenerek, ülkemizdeki Deniz Ticaret Hukuku öğretisi hakkında bir analiz yapılmıştır. Bildiride deniz ticaretindeki özel terminolojik alt yapı da değerlendirilmiş, bu kavramların pratikteki önemi vurgulanmıştır. Konu, denizyolu taşımacılığının hukuki altyapısının anlaşılması bakımından önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası ticaret, denizyolu taşımacılığı, ticaret hukuku

Abstract

In international trade, transportation has been largely made by maritime since the early ages of history. Considering that 80 % of World Trade in goods, which was USD 17.7 trillion in 2017, was made from the sea, the importance of the issue is even more striking. Another important point is that nearly 60 % of our country's exports and imports are made by sea. The maritime trade was organized by the Fifth Book titled "Maritime Trade" in the volume of 470 articles between 931 - 1400 of the Turkish Commercial Code. Using subjects on those articles an analysis was made about the Maritime Trade Law doctrine in our country. The specific terminological infrastructure of the maritime trade was also evaluated in the declaration, emphasizing the practical importance of these concepts. The issue is important in terms of understanding the legal infrastructure of marine transportation.

Keywords: International trade, maritime transport, trade law

1. Giriş

Dünya ticareti, ilk ve ilkel devirler hariç tutulursa, tarih boyunca denizyolu ağırlıklı olmuştur. Dün olduğu gibi bugün de geçerli olan bu durum, ileriye doğru yüzlerce yıl daha, şüphesiz ki geçerli olacaktır. Özellikle konteyner gemilerinde çok dikkat çekici bir gelişme gözlemlenmektedir. Dünyanın önde gelen konteyner taşımacılığı yapan firmaları arasında adeta bir “kapasite yarışı” şeklinde gelişen bu süreç sonunda bugün, 2017 yılı itibariyle geline nokta 21.413 TEU (20’lik) konteyner seviyesindedir (Tablo 2). Artık büyük taşımacılık şirketleri konteyner gemisi siparişlerini bir adet gemi olarak değil, “dördüz gemiler” şeklinde vermeye başlamışlardır. Bunun yanında, artık, Şanghay açıklarında inşa edilen ve National Geographic TV’de “Mega Yapılar” programına konu olan Yangshan Limanı gibi “derin deniz limanları”, hatta daha iddialı bir adla “okyanus limanları” inşa edilmektedir (Yangshan, 2018).

İtalyan Marco Polo’nun destansı Çin yolculuğu bir tarafa bırakılacak olursa; 1492’de yine bir İtalyan olan Kolomb’un, yeni bir kıta bulduğunun farkında olmasa bile Amerika’ya ulaşması, 1497’de Portekizli Vasco da Gama’nın Ümit Burnu’ndan Hindistan’a gidebilmesi, 1519’da İspanyol Magellan’ın batıya giderek Güney Amerika’dan, daha sonra Magellan Boğazı adı verilen yoldan geçerek Hindistan’a, oradan da yeniden İspanya’ya dönerek dünya turunu tamamlaması deniz ticaretinin, Akdeniz, Baltık Denizi ve Manş Denizi dışına taşınmasının dönüm noktaları olmuştur.

O tarihlerden bugüne kadar aralıksız bir şekilde artan deniz ticareti ve deniz taşımacılığı bugün itibariyle dünya ticaretinin % 80’ine ulaşmış bulunmaktadır. Bu oranın rakamsal değeri 2017 yılında gerçekleşen 17,7 trilyon ABD doları tutarındaki toplam taşımacılığın, 14,2 trilyon ABD doları seviyesindeki bir büyüklüğe denk gelmektedir. Ülkemizde ise bu oran ihracatımız ve ithalatımız açısından hemen hemen aynı oranlarda gerçekleşmekte olup, yaklaşık % 60 civarındadır (TÜİK, 2017).

Bu özet bilgilerden de anlaşılacağı üzere deniz ticareti ve buna bağlı olarak denizyolu taşımacılığı uluslararası ticaret konseptinin “olmazsa olmazı” konumundadır ve bu konumunu giderek güçlendirmektedir. O halde deniz ticareti ilgili tüm kesimlerce ulusal ve uluslararası mevzuatı, idari yapısı ve pratikleri itibariyle ayrıntılarıyla bilinmesi gereken bir olgu olarak benimsenmeli ve kabullenilmelidir. Bu bildiride, deniz ticaretindeki önemli hususlara ve uygulamalara değinilmiştir.

2. Denizyoluyla Ticaret

Deniz ticaretinin ve deniz taşımacılığının dünya ticareti içindeki payı % 80 civarındadır. Bu oran ülkemizde ise % 60 civarındadır. Taşıma Yollarına Göre İhracat, 2017 itibarı ile miktar ve yüzde olarak Tablo 1’de yer almaktadır.

Tablo 1. Taşıma Yollarına Göre İhracat (2017)

	(1.000 ABD Doları)	%
Genel Toplam	156.994.294	100
Denizyolu	91.316.144	58,2
Karayolu	45.810.478	29,2
Havayolu	16.991.680	10,8
Demiryolu	684.183	0,4
Diğer	2.191.809	1,4

Kaynak: TÜİK, 2018

Tabloya bakıldığında 2017 verilerine göre, taşıma yolları içinde deniz yollarının payının % 58,2, karayolunun payının % 29,2, havayolunun payının % 10,8 seviyelerinde olduğu, demiryolunun payının % 0,4 gibi ihmal edilecek ölçüde küçük olduğu görülmektedir. Deniz ticareti, uluslararası ticaret öğretisinde terminoloji açısından en zengin olan alandır. Pruva, kış, draft, küpeşte, iskele, sancak gibi gemilerin mimari ve mühendislik terimleri bir tarafa bırakılacak olursa; starya, sürastarya, demuraj, kırkambar sözleşmesi, müşterek avarya, dispeç, tonilâto ve daha birçok özel terim deniz ticaretini ve deniz taşımacılığını ve bu öğretiyi renklendiren unsurların başında gelmektedir.

Terminolojik bilgi noksanlığının veya eksikliğinin, milyarlarca, hatta dünya genelinde trilyonlarca ABD dolarlık meblağların konuşulduğu deniz ticaretinde büyük kayıpların ve hayal kırıklıklarının yaşanmasına neden olması kaçınılmazdır.

3. Deniz Ticaret Hukuku

Eşya taşımalarında kullanılan araçlardan karayolu, demiryolu, denizyolu, içsu yolu ve havayolu araçları ile yapılan taşımalar için çok sayıda milletlerarası sözleşme bulunmaktadır. Türkiye;

- Karayolu ile eşya taşımalarına ilişkin CMR (Convention Marchandise Routier) Konvansiyonu'na,
- Demiryoluna ilişkin COTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına ilişkin Sözleşme / Convention concerning International Carriage by Rail) Konvansiyonu'na ve COTIF eklerine,
- CIV (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail ile,
- CIM'e (Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail),
- Denizyoluna ilişkin 1924 Brüksel Sözleşmesi'ne ve
- Havayoluna ilişkin Varşova / Montreal Sözleşmelerine taraf olmuştur (Yetiş- Şamlı, 2013:479).

Bu görünümü itibariyle, uluslararası taşımacılık son derece karmaşık bir mevzuat yapısına ve buna bağlı komplike bir uygulama düzenine sahiptir.

3.1. Ulusal Deniz Ticaret Hukuku

Deniz ticaret hukuku, büyük hukukçu Ernst Hirsch'in eseri olan 1957 tarihli eski Ticaret Kanunumuzun yerine 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Kitabı olarak ve "Deniz Ticareti" ana başlığı ile düzenlenmiştir. Ticaret Kanunu'nun genel gerekçesine ve madde gerekçelerine bakıldığında genelde Avrupa Birliği'nin ilgili mevzuatının, özelde ise Alman Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemelerin; bunlar yanında, doğal olarak uluslararası sözleşmelerin esas alındığı görülecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 931 - 1400. maddeleri arasında, 470 madde hacmindeki "Deniz Ticareti" başlıklı Beşinci Kitabı'nda düzenlenen "bazı" hususlar başlıklar itibariyle şunlardır: Gemi, Gemi adamları, Geminin kimliği, Gemi sicili, Mülkiyet ve diğer aynı haklar, Donatan ve donatma iştiraki, Kaptan, Deniz ticareti sözleşmeleri, Yükleme-Boşaltma, Denizde taşıma senetleri, Müşterek avarya.

470 maddede düzenlenen daha birçok alt başlık olmakla beraber, yukarıda yer alanlar öne çıkanlar olarak değerlendirilebilir. Örneğin "Kaptan" ile ilgili düzenlemeler -ki bunların arasında deyim yerindeyse kaptan -konşimento eksenindekiler de vardır- son derece önemlidir. Bunun yanında Kanunun 1228-1241. maddeleri arasında "Denizde Taşıma Senetleri" başlığı altında düzenlenen, kanundaki ibareyle "konşimento" (dil uyumu nedeniyle pratikte "konşimento" denilmektedir) da evrensel kurallar içermesi açısından önemli düzenlemeler içermektedir. Koleksiyonerlerin portföylerindeki bazı konşimentolar üzerinde "konuşmento" ibaresine rastlandığı da belirtilmektedir (Aytogan, 2016:145).

3.2. Uluslararası Hukuk

Uluslararası ticaret dünyasındaki tüm konular ve uygulamalar, bir yandan DTÖ (Dünya Ticaret Örgütü), DGÖ (Dünya Gümrük Örgütü), AB (Avrupa Birliği) gibi çok taraflı ve ayrıca iki taraflı uluslararası antlaşmalarla; diğer yandan, Uluslararası Ticaret Odası (ICC), Uluslararası Sigortacılar Birliği (IUA) gibi meslek kuruluşlarının, koydukları kurallarla düzenlenmektedir. ICC, IUA gibi uluslararası meslek kuruluşlarının dünya ticaretinin faydalanmasına sunduğu ve uyulması ihtiyari olan kuralların, yıllar içinde dünya ticaretindeki aktörler tarafından büyük kabul gördüğünü ve istisnasız olarak, adeta bağlayıcı kurallar gibi uygulanmaktadır.

Uluslararası ticaret hukukunun, temel olarak "çok taraflı antlaşmalara dayalı" yapısı, deniz ticaret hukukunda da ön plandadır. İlerleyen bölümlerde "Konşimentonun Tarihçesi ve Uluslararası Sözleşmeler, Konvansiyonlar, Protokoller" ibaresi altında sadece başlık olarak değinilen, modern zamanların çok taraflı antlaşmalarına dayalı düzenlemeleri şunlardır:

1924 Brüksel Sözleşmesi:

Brüksel'de imzalanan "Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme" ile konşimento ilk olarak çok taraflı uluslararası bir sözleşme kapsamında düzenlenmiştir. Brüksel Sözleşmesi, büyük ölçüde 1921'de bağtlanan Hague Kuralları'ndan aktarmayla yazıldığından, uygulamada "Lahey (Hague) Kuralları" olarak adlandırılmaya devam edilmiştir. Uygulamada böyle olmakla beraber TTK bu düzenlemeye, "Brüksel Kuralları" demektir.

1968 Visby Protokolü:

Brüksel Kuralları, İsveç'in Visby kentinde imzalanan bir protokol ile revize edilmiş ve "Hague-Visby Rules" olarak anılmaya başlanmıştır. TTK'nda, buna da kısmen "Brüksel-Visby Kuralları", kısmen de "1924/1968 Brüksel / Visby Sözleşmesi" denilmektedir.

1978 Hamburg Sözleşmesi:

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın (UNCTAD-United Nations Conference on Trade and Development) inisiyatifi ile "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi", kısa ifadesiyle "Hamburg Kuralları" (The United Nations Convention on the

Carriage of Goods by Sea”), 1 Kasım 1992’de yürürlüğe girmiştir. Türkiye tarafından henüz onaylanmamıştır.

2009 Rotterdam Antlaşması:

“Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Andlaşması” başlığını taşımaktadır. Geleneksel olarak, antlaşmanın imzalandığı yerin adıyla “Rotterdam Kuralları” olarak anılmaktadır. Hamburg Sözleşmesi gibi, bu sözleşme de Türkiye tarafından henüz onaylanmamıştır (Başöz ve Çakmakçı, 2012:846-848, 1165-1180). Çok taraflı uluslararası hukuksal düzenlemelere dayanan bu mevzuat yapısı dışında, aşağıdaki kurumlar da, deniz ticareti uygulamalarında önemli unsurlar durumundadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization / IMO):

1948 yılında Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı’nda kurulması öngörülmüş ve 1959’da “Hükümetler Arası Deniz Danışma Örgütü” adıyla ilk toplantısını yapmıştır. 1982 yılında bugünkü ismi verilmiştir. Sorumluluk alanı uluslararası denizyolu taşımacılığında emniyet ve güvenliği sağlayıcı ve bunları geliştirici önlemler almak; ayrıca, çevre kirliliğini önlemek, uluslararası gemi trafiğini rahatlatacak mevzuat düzenlemeleri gerçekleştirmek gibi hususlar bulunmaktadır. 174 ülke üyedir.

IMO, denizyolu taşımacılığında petrol kirliliğinden, emniyetli konteynerlere; gemi adamlarının eğitiminden, gemilerin tonilatolarını ölçmeye kadar, uluslararası sözleşme formatında 32 adet düzenleme gerçekleştirmiştir.

ICC Uluslararası Denizcilik Bürosu (ICC International Maritime Bureau):

Bu büro, uluslararası ticarete oldukça etkin bir konumda bulunan Uluslararası Ticaret Odası ICC’nin ihtisas birimidir. Denizcilik sektöründeki yolsuzluklar, görevi kötüye kullanma ve korsanlık da dahil deniz suçları konusunda faaliyette bulunmakta, öneriler geliştirmektedir.

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO – The Baltic and International Maritime Council):

Dünyanın en büyük deniz taşımacılık örgütüdür. 1905 yılında Kopenhag’ta kurulmuştur. Deniz taşımacılığı konusundaki uygulamaların standardize edilmesi, denizcilik endüstrisinin dünya çapında daha üst seviyelere taşınması, ülkelerarası ticaretin sorunsuz gerçekleşebilmesi amacıyla faaliyet göstermektedir. Her ürün için, yaklaşık 300 civarında sözleşme (konşimento) örneğini de zaman içinde güncelleştirmekte ve geliştirmektedir. Deniz taşımacılığı yapan 2.100 üyesi ile BIMCO, dünyadaki toplam tonajın % 70’ini temsil etmektedir.

Sektörde, gemi yapımından taşımacılığa ve limanlara kadar trilyonlarca dolarlık büyüklüğü paralelinde, ulusal ve uluslararası alanda yüzlerce konsey, oda, örgüt, birlik, konferans ve benzeri adlarla faaliyet gösteren kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Bu örgütsel yapı genişleme eğilimindedir.

4. IUA; P&I, TURKPANDI ve Uluslararası Ticarete Sigorta

4.1. IUA Sigorta Düzenlemeleri

Deniz ticareti, uygulamada ve öğretilerde doğal olarak “sigorta” olgusuyla bir paralellik içindedir. Merkezi Londra’da olan Uluslararası Sigortacılar Birliği (IUA-International Underwriters Association) tarafından belirlenen uluslararası ticarete sigorta konsepti üç temel sigorta tipi öngörmektedir: A, B ve C Klot sigortalar.

Bunlardan, daha ziyade A ve C Kloz sigortalar sırasıyla “dar kapsamlı sigorta” ve “geniş kapsamlı sigorta” terimleri altında uygulanmakta ve her ikisi de, deniz ticareti özelinde “müşterek avarya” halini de teminat altına almaktadır. Deniz ticareti açısından önemli bir kavram olan “müşterek avarya”nın, TTK, 1272. Maddesindeki tanımı şöyledir:

“Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde “müşterek avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir.”

TTK’da bu şekilde ifade edilen, İngilizcesi “General Average” olan bu sürecin uygulamadaki akışı ise şu şekildedir:

- Gemi denize açılmıştır ve bir ülkenin karasularında veya açık denizde seyretmektedir.
- Gemi ve dolayısıyla yük bir tehlikeyle karşı karşıya kalmıştır (örneğin; bir konteynerin yanması ve bu yangının diğer konyetnelere de sirayet etmesi tehlikesi; malın hatalı yüklenmesi veya denizdeki aşırı dalgalanma nedeniyle geminin yan yatması ve/veya alabora olması tehlikesi).
- Bu tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla ve kaptanın insiyatifıyla denize yük atılması gerekmiştir.
- Bu sayede gemi ve diğer yükler kurtarılmıştır.
- Yükü gemiden atılanların zararı, yükü kurtulanların sigorta şirketleri ile,

duruma göre donatan veya işletici firma tarafından, dispeççi raporundaki oranlara göre karşılanmıştır.

Uluslararası bağlamda uygulanmak üzere müşterek avarya konusundaki kurallar, “York Anvers Kuralları” adı altında düzenlenmektedir. Uluslararası Müşterek Avarya Çalışma Grubu’nun yaptığı revizyonlar Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın (Sigortacılık Genel Müdürlüğü) bir tebliği olarak Resmi Gazete’de yayımlanmaktadır. Çalışma Grubu, bu metindeki son revizyonu 2016 yılında yapmıştır.

4.2. P&I ve TURK PANDI

1800’lerin ortalarında, deniz ticaretinde o zamana kadar uygulanmakta olan klasik risk teminatlarının gelişen koşullar nedeniyle doğan ihtiyaçları karşılayamaması karşısında armatör grupları, oluşan tazminatları paylaşabilmek amacıyla kendi aralarında birlikler kurdular. Bu birlikler zaman içinde “P&I Klüpleri” (Protection & Indemnity Clubs / Koruma ve Tazminat Klüpleri) adı altında örgütlendiler.

P&I sistemi ile gemi personelinin, yolcuların ve üçüncü kişilerin ölümü ve yaralanmasından gemideki kaçaklar ve denizden kurtarılan kişilere; karaya oturmadan sabit veya yüzer objelere zarar vermeye; deniz kirlenmesinden batık çıkarmaya kadar çeşitli risk ve sorumluluklar sigorta edilmektedir.

Ülkemizde de bu sistem 2013 yılında “Türk P ve I Sigorta A.Ş.” unvanıyla kurulan (kısaca “TURKPANDI” olarak anılmaktadır) şirket vasıtasıyla hayata geçirilmiştir. Bu suretle daha önce yurt dışındaki sigorta şirketlerine yaptırılan P&I kapsamındaki sigortaların kısmen TURKPANDI bünyesine çekilmesi mümkün olmuştur. TURKPANDI’nin ayrıca, özellikle Doğu Avrupa ülkeleri için de bir çekim alanı yaratacağı ilgililerce ifade edilmektedir.

5. ICC Incoterms ve Deniz Ticareti

1919 yılında kurulan ve genel niteliği itibariyle uluslararası ticarete ihracatçının ve ithalatçının “teslim etme-teslim alma sorumluluklarını” kurallara bağlayan, uygulamada “Teslim Şekilleri” olarak anılan Incoterms düzenlemesini ilk olarak 1936’da yaparak dünya ticaretinin faydalanmasına sunan Uluslararası Ticaret Odası da (ICC-International Chamber of Commerce) deniz ticareti için, ilk Incoterms versiyonundan bu yana ayrıcalıklı bir yaklaşım içinde olagelmıştır.

Son olarak 2010 yılında güncellenen ve “Incoterms 2010” olarak sisteme sokulan, toplam 11 adet teslim şeklinin yer aldığı ICC düzenlemesinde, önceki serilerde de olduğu gibi FOB (Free on Board), FAS (Free Alongside Ship), CIF (Cost, Freight and Insurance) ve CFR (Cost and Freight) teslim şekillerinin sadece deniz ve diğer su yolları taşımacılığına münhasır olarak kullanılacağı hükme bağlanmıştır. 2020 yılından itibaren geçerli olmak üzere güncellenmesi muhtemel olan Incoterm’ün 2020 versiyonunda da deniz ticareti için yapıla gelen bu ayrıcalıklı yaklaşım süreceği anlaşılmaktadır. Deniz ticaretinin önemi, ICC’nin Incoterms düzenlemelerinde daha net ortaya çıkmaktadır.

6. Denizyolu Taşıma Senedi: Konşimento

6.1. Genel Olarak Konşimento

TTK’daki kullanımıyla “konişmento”, uygulamada kabul görmüş şekliyle “konşimento”, "tanıma, teyit, deniz ticaretinde teyit belgesi" gibi karşılıkları olan İtalyanca “conoscimento” sözcüğünden dilimize aktarılmıştır.

TTK’nın 1228. maddesinde konşimento şu şekilde tanımlanmaktadır: “Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.”

Takip eden maddelerde de, dış ticarete konşimento öğretisinin önemli alt başlıklarından olan “tesellüm konşimentosu”, “yükleme konşimentosu” ve “nama, emre ve hamile yazılı konşimentolar” konuları; konşimentonun neler içermesi gerektiğine ilişkin şekli şartlar yanında bu senet tüm yönleriyle düzenlenmektedir.

Ancak tüm bunların üzerinde, konşimentoya diğer taşıma belgeleri yanında hukuki bağlamda farklı bir statü kazandıran husus “Kıymetli Evrak Olma Niteliği” başlığını taşıyan 1230. ve devamı maddelerdeki düzenlemelerdir. Kıymetli evrak niteliğini taşıyan başka bir taşıma senedi yoktur. Başka bir ifadeyle, deniz konşimentosu bu özelliği nedeniyle ciro edilerek ve senet ciro edilene verilerek malın mülkiyeti bir başkasına devredilebilmekte; buna karşın hava konşimentosunda, demiryolu taşıma senedinde ve karayolu taşıma senedi olan CMR’de bu özellik bulunmamaktadır.

6.2. Konşimentonun Tarihçesi

Son derece önemli olan deniz konşimentosu konusunda bilgi verirken, bu belgenin tarihçesinden de kısaca bahsetmekte yarar görülmektedir. Konşimentonun gelişimi kronolojik olarak şöyle bir seyir izlemiştir;

- MÖ : Milattan binlerce yıl önce Mısır’da ve Çin’in Yangzi Nehri’nde

konşimento benzeri dokümana rastlanmıştır.

- MS 15: Yükün alındığına ilişkin belge ve taşıma sözleşmesi (Roma'dan İskenderiye'ye buğday taşıması).
- 1063 : İtalya'nın Trani şehir devletinde kabul edilen "Ordinamenta et Consuetudo Maris de Trani Yasası" ile, mevzuat bazlı ilk konşimento düzenlemesi yapılmıştır. Satıcı ile gemi kaptanı arasında bir teslim-tesellüm belgesi olma niteliği ağır basan bu senedi Avrupa'nın diğer şehir devletleri de kullanmaya başlamıştır. Bu nedenle İtalya, konşimentonun, deyim yerindeyse anavatanı olarak kabul görmektedir.
- 1255 : "Traite de Droit Commercial Maritime".
- 13.YY: Barcelona'da deniz taşıma senedi ile ilgili bir kanun formatında bir düzenlemeye rastlanmıştır.
- 14.YY: Almanya'nın kuzeyindeki Lübeck şehir devletinin önderliğinde kurulan, zaman içinde 200 kadar şehir devletinin katıldığı Hansa Birliği'nin deniz taşımacılığına ilişkin düzenlemelerinde konşimentoyu andıran hükümler bulunmaktadır.
- 1390 : Seyrek de olsa, ciro edilebilir konşimentolara rastlanmaktadır.
- 1552 : Gemi kayıtlarında sadece kutuların adedi değil, içindeki yük de kayda alınmaya başlanmıştır.
- 1591 : Konşimento adıyla ilk olarak "Hanseatic Cities Kanunu" ile sisteme girmiştir. 16 yüzyılda İtalya'da da Hansa Kentlerinde kullanılan şekliyle ticaret yaşamına girmiştir.
- 17.YY: Uygulamada, konşimentonun ciro edilebilir olma özelliği tamamen kabul görür hale gelmiştir.
- 1794 : Londra'da, "Lickbarrow-Mason Davası" olarak anılan bir olayda mahkeme kararıyla konşimentonun ciro edilebilir olduğu, ciro ile konşimentodaki malın mülkiyetinin devredilmiş olacağı, malın teslim ve tesellümü için bu belgenin ibrazının gerektiği gerek hukuksal olarak ve gerek resmen kabul edilmiştir.
- 1855 : İngiltere'de "Bill of Lading Act"ın yürürlüğe girmesi.
- 1893 : ABD'de kabul edilen ve "Harter Act" olarak anılan yasayla, içinde

konşimento ile ilgili hükümler de olan deniz taşımacılığı konuları düzenlenmiştir.

- 1921 : Taşıyıcı, yükleyici ve sigortacıların temsilcilerinin katılımıyla yapılan toplantıda Lahey (Hague) Kuralları kabul edilmiştir. Bu yapısı itibarıyla uluslararası bir sözleşme niteliğinde değildir. Konşimentoya uygulanacak bir örnek kurallar ve tip konşimento belirlenmiştir.
- 1924 : Brüksel Kuralları*
- 1955 : Türkiye, Brüksel Konvansiyonu'nun tarafı olmuştur.
- 1968 : Hague-Visby Kuralları*
- 1978 : Hamburg Kuralları*
- 2009 : Rotterdam Kuralları*

* (Bennett, 1994:1-15; Şişmanyazıcı, 2012:II 2/b).

Tarihsel bağlamda, MS 236 tarihine ait aşağıdaki konşimento ilginç bir örnek teşkil etmektedir;

“Bu konşimento Antaeopolisli Dioscorus’un oğlu Aurelius Herakles tarafından verilmiş olup, 250 artaba (eski bir hacim ölçüsü) yüklü kendi gemisinin kaptanı olarak herhangi bir gemi başı süsü (figurehead) olmaksızın, Feyyum’un başkentinde, Arsinoe’nin senatörü, Heraklides’in oğlu, Aurelius Arius’a, 250 araba bitkisel çekirdeğin taşınması için, Grove Limanı’ndan, Arisonoe’nin başkentine, Oxyrhynchus Limanı’nda, 100 temiz drahma navlun üzerinde anlaşılmış olup, 40 drahma teslim almış, kalan 60 drahma ise yükün emniyetli ve herhangi bir seyrüsefer kazası ile hasarlanmamış olarak ayın 25’inden itibaren 2 gün seyir süresi ile 4 gün Oxyrhynchus Limanı’nda bulunacak, bu sürenin aşılması hâlinde, her gün için kaptan olarak kendine 16 drahma alacak; bu süreçte uygun miktarda gemici ile gemi donanımlarını (tackle) sağlayacak, Oxyrhynchus’ta tanrıların şerefine dökülmek üzere bir şişe şarap alacaktır. Bu konşimento, 22’nci Phaophi (19 Ekim), uğurlu İmparator Sezar’ın (Caesar Gaius Julius Versus Maximus the Pious) üçüncü yılında geçerlidir (The British Museum, Londra)” (Stopford, 2016:5).

6.3. Konşimento Çeşitleri

Uluslararası ticaretteki en önemli belgelerden biri olarak kabul edilen denizyolu konşimentosunun çeşitlerinin son derece geniş bir yelpazede olması nedeniyle bu bildiri içinde sadece genel bir şema vermekle yetinilmiştir. Bu geniş çeşitlilik, bu “belgenin” yüzlerce yıllık tarihi dikkate alındığında yadırganmamalıdır.

Devir Yönünden Türler

- Emre Yazılı Konşimento
- Nama Yazılı Konşimento
- Hamiline Yazılı Konşimentolar

Yükleme / Teslim Durumuna Göre Türler

- Teslim alındı (tesellüm) koşimentosu
- Yüklemeye koşimentosu

Düzenleniş Şekli Açısından Türler

- Temiz Koşimento
- Kirli Koşimento
- Geçkin (Bayat) Koşimento
- Kısa Koşimento
- Düzenli Hat Koşimentosu
- Konteyner Koşimentosu
- Tek koşimento (Baştan başa) koşimento
- Kombine taşıma koşimentosu
- Tanker koşimentosu

Bu noktada daha önce bahsedilen BIMCO'nun koşimento örneklerinden de bahsetmekte yarar görülmektedir. Zira, BIMCO, internet sitesinde ürünlere ve ürün gruplarına göre işi abartarak yaklaşık 300 koşimento türünü (BIMCO'nun koşimento örnekleri, ilgili çevrelerin bir kısmı tarafından "sözleşme" olarak adlandırılmaktadır) ilgililerin kullanımına sunmaktadır. BIMCO'nun bu yaklaşımının abartılı olduğu düşünülmektedir.

6.4. Denizyolu Koşimentosu – Havayolu Koşimentosu

Koşimento, esas itibarıyla denizyolu ve havayolu taşıma belgesini ifade eden genel terimdir. Türkçe terminolojide denizyolu ve havayolu taşıma senedinin her ikisi için de "koşimento" terimi kullanılmaktadır. Ancak denizyolu koşimentosu (Bill of Lading B/L) kıymetli evrak özelliğine sahipken, havayolu koşimentosunun (Airway Bill) böyle bir özelliği bulunmamaktadır. Bu hukuksal farklılıkları nedeniyle ve ayrıca havayolu taşımacılığının günümüzde ulaştığı hacim dikkate alınarak "koşimento" ibaresinin tek bir terim olarak kullanılması yerine, ayrı ayrı, "deniz koşimentosu" ve "havayolu koşimentosu" terimlerinin kullanılması tercih edilmelidir.

6.5. Bir Koşimento İçerik Analizi

Koşimento, deniz ticaretinin ve deniz ticareti hukukunun en önemli alt başlığıdır. Bu nedenle kısa da olsa, bir koşimento içerik analizi yapmakta fayda görülmektedir. Bir koşimentonun içeriğinde neler olması gerektiği, Lahey-Visby Kuralları'na paralel bir düzenlemeyle, esasen TTK'nın 1229. maddesinde hükme bağlanmıştır. 1229. maddede eşya, taşıyan, yükleten, alıcı, geminin adı, kaptan ve diğer bazı hususların koşimento içeriğinde yer

alması gereği belirtildikten sonra maddenin son bendinde konşimentoya “ tarafların uygun göreceği diğer kayıtların da konulabileceği” vurgulanmaktadır.

Burada, 1229. maddenin, yukarıda kısaca değinilen klasik ve hatta kemikleşmiş yasal içeriği bir tarafa bırakılarak, anılan maddenin son bendindeki ifadeye dayanılarak uygulamada konşimentoya konulan “diğer” ibarelerden bahsetmenin daha yararlı olacağı düşünülmektedir. Bunlardan bazıları şunlardır;

- FCL (Full Container Load): Tam konteyner yükü. Konteyner içindeki malın aynı/tek satıcıya veya aynı/tek alıcıya ait olduğunu ifade etmektedir.
- LCL (Less Container Load): Parsiyel konteyner yükü. Konteyner içindeki malın birden fazla satıcıya veya birden fazla alıcıya ait olduğunu ifade eder.
- FCL/FCL: Tek satıcı ve tek alıcı olma durumunu ifade eder.
- LCL/LCL: Çok satıcı ve çok alıcı olma durumunu ifade eder.
- FCL/LCL: Tek satıcı ve çok alıcı olma durumunu ifade eder.
- LCL/FCL: Çok satıcı ve tek alıcı olma durumunu ifade eder.
- Freight Prepaid: Navlunun ihracatçı tarafından ödeneceğini belirten ibare.
- Freight Collect: Navlunun alıcı tarafından ödeneceğini belirten ibare.
- ... days free time at destination: Malın/konteynerin varış limandaki terminalerde demuraj masrafına tabi olmaksızın bekleyebileceği süreyi belirten ibare (Akdoğan,1988:151; Edward, 2005:350-355).

6.6. Akreditif-Konşimento İlişkisi

Bir akreditif işleminde klasik işlem zinciri “amir-amir banka-ihbar bankası-lehdar” şeklindedir. Diğer bir ifade ile amir (ithalatçı), bankasına (amir banka), lehdar (ihracatçı) adına bedelin transferi (teknik olarak “bedeli içeren kredi mektubunun iletilmesi”) için talimat verir, akreditif ihracatçının bankasına geldiğinde bu banka lehbara durumu bildirir, ihbar eder.

Denizyoluyla yapılan bir sevkiyatta konşimentonun “Alıcı” (Consignee) bölümüne de bu doğrultuda “Amir”in adı ve/veya firma unvanı yazılır. Ancak bazı durumlarda amir banka, yani akreditifi açan banka konşimentoya “Alıcı” olarak kendi adının yazılmasını isteyebilmektedir. Bu durumda konşimentonun “Bildirimde bulunulacak” (Notify) kişi ve/veya firma bölümüne (kutusuna) akreditifi açtıran ithalatçı (amir) kaydedilir. Mal varış yerine geldiğinde banka, konşimentoyu asıl alıcıya ciro ederek malı da teslim etmiş olur. Burada banka, asıl alıcıya bir bakıma “ben sana kredi açtım, ancak bu kredinin karşılığını bana ödediğin, bendeki hesabına yatırdığın takdirde, konşimentoyu sana ciro ederek malı, malın mülkiyetini devrederim” demektedir.

7. Denizyolu Taşımacılığında Filo Büyüklükleri ve Türkiye

7.1. Uluslararası Alanda

Dünya genelinde denizyolu taşımacılığı, özellikle 1980’li yıllardan itibaren büyük ölçüde “konteyner taşımacılığına” kaymıştır. Buna paralel olarak da büyük şirketler konteyner gemilerinde kapasite yarışına girmişlerdir. Son yıllarda “rekortmen” konteyner gemilerinin listesi Tablo 2 de verilmiştir.

Tablo 2. Son Yıllarda “Rekortmen” Konteyner Gemiler

Denize İndirildiği Yıl	Gemi Adı	Kapasite (*)	Firma Adı
2011	Emma Mearsk	15.000 TEU konteyner	AP Möller Maersk
2012	Marco Polo	16.000 TEU konteyner	CMA CGM
2013	Mc-Kinney Möller	18.000 TEU konteyner	AP Möller Maersk
2014	Oscar (**)	19.224 TEU konteyner	MSC
2017	Hong Kong	21.413 TEU konteyner	OOCL

* İç uzunluğu 5,89 metre, iç genişliği 2,35 metre, iç yüksekliği 2,39 metre, hacmi 33 m³, azami yük kapasitesi 21,670 Kg. olan ve piyasada "20'lik konteyner" olarak anılan konteyner tipi

** Oscar dördüz gemilerden bir tanesidir. MSC, aynı yıl, eşzamanlı olarak Oscar'la birlikte "Oliver", "Zoe", "Maya" adlı gemileri de sefere koymuştur.

Kaynak: The Maritime Industry, 2018.

Tabloya bakıldığında, yıllar itibarı ile kapasitelerde büyük bir artış olduğu görülmektedir. Hatta 2017 yılının Mart ayında 20.150 TEU konteynerlik hacmi ile MOL/Triumph, Nisan ayında 20.568 TEU konteynerlik hacmi ile AP Möller Maersk/Madrid gemileri hizmete girmiş, ardından Mayıs ayında 2017 rekortmeni, 21.413 TEU konteyner kapasiteli Orient Overseas Container Line (OOCL) /Hong Kong gemisi hizmete girmiştir. 2017 yılında çok büyük bir gelişme olduğu görülmektedir. Bu konteyner gemilerinin yapımında, Güney Kore firmaları Daewoo (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd.) ve Samsung (SHI-Samsung Heavy Industries) tersanelerinin ön planda olduğunu da kaydetmek gerekir. Konteyner taşımacılığı yapan dünyanın en büyük şirketlerinin listesi Tablo 3 de yer almaktadır.

Tablo 3. Konteyner Taşımacılığı Yapan Dünyanın En Büyük Şirketleri

	Firma Adı ve Uyuşu	Kapasite (TEU)
1	AP Möller Maersk Group, Danimarka	3.292.309
2	MSC (Mediterranean Shipping Co.), İsviçre	2.837.462
3	CMA-CGM (Compagnie Maritime d’Affretement Compagnie Generale Maritime), Fransa	2.133.114
4	COSCO (China Ocean Shipp. Co.), Çin	1.622.547
5	Evergreen Marine Corporation, Çin	992.905
6	Hapag-Lloyd, Almanya	950.212
7	Hamburg Süd., Almanya	603.051
8	OOCL (Orient Overseas Container Line), HK	575.563
9	Yang Ming Marine Transport Corp., Tayvan	570.018
10	UASC (United Arab Shipping Co.), Kuveyt	526.858
11	NYK (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha), Japonya	518.897
12	MOL (Mitsui OSK Lines), Japonya	493.775
	Dünya Geneli	21.000.000

Kaynak: The Maritime Industry, 2017.

Listedeki en çarpıcı husus, Dünyanın ikinci en büyük deniz taşıma şirketinin, denize kıyısı olmayan İsviçre uyruklu olmasıdır!

7.2. Türkiye

Dünya genelinde 21 milyon adet TEU seviyesindeki kapasite ve bir gemide ulaşılan 21.413 TEU konteyner taşıma hacmini not ettikten sonra, ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki lider firmasının verilerine bakmakta fayda bulunmaktadır.

2017 yılı verileri itibariyle Arkas'ın (Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş.) 46 adet konteyner gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerin toplam kapasitesi ise 81.256 TEU konteynerdir. Bu durumda Arkas'ın gemi başına ortalama kapasitesi 1.766 TEU olmaktadır.

Dünya genelindeki verilerle kıyaslandığında oldukça zayıf kalan konteyner taşımacılığımız bir tarafa bırakılacak olursa; bu noktada, deniz ticaretindeki bir büyük başarıımıza değinmek zorunluluğu bulunmaktadır. Bu da, temelleri 1990'lı yılların ilk yarısında atılan RO-RO taşımacılığındaki atılımdır. Avusturya, TIR'larımız için tanıdığı geçiş belgelerini büyük bir inatla arttırmayınca, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin (UND) inisiyatifi ve diğer tüm ilgili kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşlarının destekleriyle RO-RO taşımacılığı ile Avusturya engeli kısa sürede aşılmıştır. Bu gelişmenin, Türk dış ticaret tarihine önemli bir "aşama" olarak kaydedilmesi gerektiği şüphesizdir.

8. Türkiye'de Deniz Ticareti Eğitimi

Dünya ticaretinin % 80'i, ülkemiz ihracat ve ithalatının da % 60'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. 1535 maddelik Türk Ticaret Kanunu'nun da yaklaşık üçte birlik bir bölümü deniz ticaret hukuku ile ilgilidir. Bunlara bir de deniz ticaretinin, toplam uluslararası ticaret içinde en ilginç ve gizemli terminolojiye sahip olduğunu eklediğimizde tablo, büyük ölçüde tamamlanmaktadır. Kısaca ifade etmek gerekirse, "deniz ticareti ve deniz ticaret hukuku akademik öğretisi açısından hayati önem taşımaktadır".

Hal böyle olmakla birlikte, ülke genelindeki hukuk fakültelerimizde ve dış ticaret yüksek okulları ve meslek yüksekokullarında (bu okulların adlarında yeknesaklık bulunmamakta, "dış ticaret", "uluslararası ticaret", "lojistik" gibi ifadeler yer almaktadır) "Ticaret Hukuku" bir kısmının müfredatında bulunmakta ise de, önemli bir bölümünde bu konu ya dolaylı şekilde anlatılmakta, ya da seçimsel ders olarak yer bulabilmektedir. Ayrıca deniz ticareti konusu da yeterince işlenmemektedir. Bu eksikliğin düzeltilmesi gerekmektedir.

9. Sonuç

Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkedir. Dış ticarete 1980 yılından bu yana önemli bir mesafe katetmiştir. Adına "Ticari Coğrafya" diyebileceğimiz ortamdaki yeri, çoğu gelişmiş ülkeyi kısındıracak konumdadır. Dış ticaret mevzuatı, Avrupa Birliği ile uyumlu, modern bir yapıdadır. Gelişmiş ülkelerdeki firmaların sahip olduğu operasyonel olanakların hemen hemen hepsi ülkemiz mevzuatında da yer almakta, dolayısıyla uygulamada bulunmaktadır. Yatırım mevzuatımız da aynı şekilde, önemli olanaklar sunmaktadır. İdari yapı, son olarak 2018 Temmuz



*IV. INTERNATIONAL CAUCASUS-CENTRAL ASIA FOREIGN TRADE AND LOGISTICS
CONGRESS
September, 7-8, Didim/AYDIN*

ayında yapılan kamu reformu ile kurulan Ticaret Bakanlığı ile ideal bir noktaya ulaşılmış, dış ticaret ve gümrük işleri ilk defa aynı çatı altında toplanmıştır. Ancak ülkemiz, denizyolu taşımacılığında, ulusal firmalarıyla istenilen noktada değildir.

Büyük önderimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 16 Eylül 1928 günü konuya ilişkin olarak yaptığı bir konuşmada “En güzel ve coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye, endüstri, ticaret ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği Türkün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” demiştir (TBMM,1937:3). Büyük Önder her zamanki gibi müthiş bir saptama yapmış; daha da önemlisi, ulusa bir de ödev vermiştir: “Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz!”. Burada “Bu ödev yerine getirilmiş midir, getirilmemiş midir” konusunun muhasebesini, mahcup olmamak için yapmaktan kaçınıyoruz.

Atamızın koyduğu ve çerçevelediği hedef, her yönüyle hayati öneme sahiptir. Deniz endüstrisi, ticareti ve sporu ile ilgili durumumuzu derhal gözden geçirip, bir asır sonra da olsa, 2023'e kadar Atatürk'ün bu bağlamdaki vasiyetinin temellerini atmalıyız.

Kaynaklar

- Akdoğan, R. (1988). *Deniz Ticareti*. İstanbul: Günlük Ticaret Gazetesi Tesisleri.
- Aytogan, A. (2016). *Bir Kıymetli Evrak Hikâyesi*. İstanbul: Deniz Mecmuası, Sayı 4. Kırmızı Kedi Yayınevi.
- Başöz, L. ve Çakmakçı, R. (2012). *Gerekçeli, Karşılaştırma Tablolu, Eski ve Yeni Kanun Maddeleri ile Birlikte Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul: Legal Kitapevi San. ve Tic. Ltd. Şti.
- Bennett, W. P. (1914). *The History and Present Position of The Bill of Lading*. Cambridge UK: University Press.
- Edward, G. H. (2005). *Dictionary of International Trade*. Novato California USA: World Trade Press.
- Stopford, M. (2016). *Maritime Economics / Denizcilik Ekonomisi*. Çeviri Editörü: Dr. Okan Duru. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Şişmanyazıcı, H. (2012). *Konşimento Tarihi ve Uluslararası Sözleşmeler*. Kaptan Haber web sitesi.
- TBMM Tutanak Dergisi.(1937). *Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisinin V. Dönem 3. Yasama Yılı Açış Konuşmaları*. 1 Kasım 1937. D. V, C. 20.
- Yetiş-Şamlı, K. (2013). *Lahey-Lahey / Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*. İÜHFİM C. LXXI. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

İnternet Siteleri:

- Arkas Konteyner Taşımacılık A.Ş., www.arkasonline.com, Erişim Tarihi:09.08.2018.
- Dünya Ticaret Örgütü, www.wto.org, Erişim Tarihi:30.07.2018.
- International Chamber of Commerce, www.iccwbo.org, Erişim Tarihi:25.07.2018.
- International Underwriters Association, www.iua.co.uk , Erişim Tarihi: 25.07.2018.
- Türkiye İstatistik Kurumu, www.tuik.gov.tr , Erişim Tarihi:30.07.2018.
- Türk P ve I Sigorta A.Ş., www.turkpandi.com , Erişim Tarihi: 08.08.2018
- Yangshan,
https://www.marinetraffic.com/tr/ais/details/ports/3233/China_port:YANGSHAN?lang=tr,
Erişim Tarihi:10.08.2018.
- The Maritime Industry, *The Maritime Industry Guide*, www.marineinsight.com , Erişim Tarihi:30.07.2018.