BAŞARAN LAW FIRM

Nisan 2026

Navlun Sözleşmesi – Bölüm 1: Temel Kavramlar, Hukuki Nitelik ve Tarafların Konumu

www.basaranlawfirm.com
www.linkedin.com/company/basaran-law-firm

Giriş

Küresel ticaretin yaklaşık yüzde doksanı deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Buna karşın, deniz taşımacılığının hukuki omurgasını oluşturan navlun sözleşmeleri; pek çok ihracatçı, ithalatçı ve lojistik profesyoneli tarafından halen yanlış yorumlanabilmekte veya farklı sözleşme türleriyle karıştırılabilmektedir. Bu kavram karmaşası yalnızca teorik bir tartışma konusu değildir; sözleşmenin hatalı nitelendirilmesi, tarafları öngörülemeyen ve ticari açıdan ağır hukuki sorumluluklarla karşı karşıya bırakabilir.

Başaran Hukuk Bürosu olarak Deniz Ticareti Hukuku alanında hazırladığımız yeni yayın serimizin bu ilk bölümünde; navlun sözleşmesinin hukuki tanımını, kurucu unsurlarını, benzer sözleşme türlerinden ayrılan yönlerini ve sözleşmenin taraflarını kapsamlı bir şekilde ele alıyoruz.

Navlun Sözleşmesinin Hukuki Çerçevesi

Navlun sözleşmesi; taraflardan birinin (taşıyan) deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt ettiği, diğer tarafın (taşıtan) ise bu hizmet karşılığında "navlun" adı verilen bir ücret ödemeyi üstlendiği, tam iki tarafa borç yükleyen (sinalagmatik) bir sözleşmedir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ("TTK"), navlun sözleşmesine ilişkin hükümleri Beşinci Kitap'ın Dördüncü Kısmı'nda, 1138 ila 1245. maddeler arasında düzenlemiştir. Kanun, sözleşmeye doğrudan bir tanım getirmek yerine TTK m. 1138'de türlerini sayarak taşımanın deniz yoluyla gerçekleştirileceğini belirlemiştir. Bu nedenle navlun sözleşmesi kavramı münhasıran deniz yoluyla yapılan eşya taşımalarına özgüdür.

Hukuki niteliği bakımından navlun sözleşmesi rızai bir sözleşmedir: tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının uyuşmasıyla kurulur; yazılı belge düzenlenmesi veya eşyanın fiilen teslim edilmesi geçerlilik koşulu değildir. Bununla birlikte TTK m. 1139, yolculuk çarteri sözleşmelerinde taraflara masrafını karşılamak suretiyle sözleşme şartlarını içeren bir "çarter parti" (charter party) düzenlenmesini talep etme hakkı tanımaktadır. Uygulamada BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) ve INTERTANKO (International Association of Independent Tanker Owners) gibi uluslararası kuruluşlarca hazırlanmış standart çarter parti formları yaygın biçimde kullanılmaktadır; çünkü belirsizliğin bedeli deniz ticaretinde her zaman yüksek olmaktadır.

Beş Kurucu Unsur ve Pratik Sonuçları

TTK m. 1138'den hareketle, bir sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için beş temel unsurun bir arada gerçekleşmesi zorunludur. Bu unsurlardan herhangi birinin eksikliği, ilişkiyi farklı bir sözleşme tipine ve dolayısıyla farklı bir sorumluluk rejimine tabi kılar.

Deniz Yoluyla Taşıma — Münhasır Kapsam ve Sınır Sorunları

Taşımanın "deniz yoluyla" yapılması, sözleşmenin en ayırt edici kurucu unsurudur. Nehir, göl veya kanal gibi iç sularda gerçekleştirilen taşımalar kural olarak bu kapsama girmez. Karma güzergâhlarda — taşımanın bir bölümünün denizde, bir bölümünün iç sularda gerçekleştiği hallerde — baskın unsurun deniz yolu olması kaydıyla navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmektedir. Birden fazla taşıma modunu bir arada barındıran ilişkiler ise "çok modlu taşıma sözleşmesi" olarak ayrıca nitelendirilir.

Kanun koyucu TTK m. 1138/2 ile Posta İdaresi bakımından özel bir istisna getirmiştir: posta idaresinin denizde eşya taşıma işlerine navlun sözleşmesi hükümleri uygulanmaz. Ancak bu istisna, posta idaresinin bizzat taşıyan olduğu durumlarla sınırlıdır; idarenin kendi adına bir taşıyanla anlaşması halinde o ilişki navlun sözleşmesi hükümlerine tabi olmaya devam eder.

Yük Kavramı

Sözleşmenin konusu "yük"tür. Öğretide benimsenmiş tanımıyla yük; insan dışındaki, taşınmaya elverişli her türlü maddi varlıktır. Bu tanım pratikte oldukça geniş bir alanı kapsar: ticari niteliği veya ekonomik değeri olup olmadığına bakılmaksızın canlı hayvanlar, cenazeler, atıklar ve çöp dahi bu kapsama girebilir. Buna karşılık, canlı insanların ve beraberindeki bagajların taşınması navlun değil, TTK m. 1247 ve devamında düzenlenen yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturur.

Sözleşmenin kurulması anında taşınacak yükün fiziksel olarak mevcut olması ya da ferden belirlenmiş bulunması şart değildir: taraflar, cinsi ve miktarı sonradan belirlenecek bir yükün taşınması konusunda da geçerli biçimde anlaşabilirler.

Gemi Şartı — Mülkiyet Değil, Tahsis Yeterliliği

Taşımanın TTK m. 931 anlamında "gemi" vasfını taşıyan bir araçla gerçekleştirilmesi zorunludur. Kanuni tanım uyarınca; tahsis edildiği amaç suda hareket etmeyi gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa dahi gemi sayılmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken pratik nokta şudur: sözleşmenin kurulması aşamasında taşımanın ifa edileceği geminin ferden belirlenmiş olması ya da mülkiyetinin taşıyana ait olması gerekmemektedir. Taşıyan, taahhüt ettiği taşımayı mülkiyeti kendisine ait olmayan veya sonradan belirleyeceği bir gemiyle de ifa edebilir.

Navlun Bedeli — Sözleşmenin Mali Temeli

Navlun sözleşmesi sinalagmatik yapısı gereği karşılıklı edimler içerir: taşıyanın taşıma edimine karşılık taşıtan navlun ödemeyi üstlenir. Navlun miktarı taraflarca serbestçe kararlaştırılabilir; yükün ağırlığı, hacmi veya sayısı üzerinden birim esasına göre ya da gemi kapasitesi üzerinden sabit "götürü navlun" biçiminde belirlenebilir. Navlun miktarının sözleşmenin kurulması anında belirlenmemiş olması geçerliliği etkilemez: TTK m. 1195/1 uyarınca bu halde yükleme zamanı ve yerindeki mutat navlun esas alınır.

Zilyetliğin Devri — Navlunu Yolcu Taşımadan Ayıran Çizgi

Navlun sözleşmesinin en temel kurucu unsurlarından biri, taşınacak eşyanın zilyetliğinin taşıyana devredilmesidir. Yolcu taşımacılığında yolcu bagajı üzerindeki zilyetliğini korurken, navlun sözleşmesinde eşyanın zilyetliği — en azından fer'i zilyet düzeyinde — taşıyana geçmektedir. Alt navlun sözleşmelerinde taşıyanın eşya üzerinde doğrudan değil dolaylı (fer'i) zilyetliğe sahip olması da sözleşmenin varlığı bakımından yeterli kabul edilmektedir.

Kira Değil, Eser: Hukuki Nitelik Neden Bu Kadar Önemli?

Navlun sözleşmesi uygulamada sıklıkla gemi kira sözleşmesiyle karıştırılmaktadır. Bu karışıklık hukuki sonuçları bakımından kritik bir hatadır.

Kira sözleşmesinin özü (TBK m. 299), kiralananın kullanımının ve zilyetliğinin kiracıya bırakılmasıdır. Navlun sözleşmesinde ise taşıyan, geminin zilyetliğini ve teknik yönetimini taşıtana hiçbir zaman devretmez. Gemi, sözleşme süresince taşıyanın fiili hâkimiyetinde kalmaya devam eder. Geminin teknik idaresinin, personelinin ve donatımının taşıyanda kalması, söz konusu ilişkinin kira değil navlun sözleşmesi olduğunun en belirgin göstergesidir.

Öğretideki hâkim görüş, navlun sözleşmesini hukuki niteliği bakımından bir eser sözleşmesi olarak nitelendirmektedir. TBK m. 470'te tanımlanan eser sözleşmesindeki "eser meydana getirme" unsuru geniş yorumlanmakta; yalnızca maddi bir nesnenin imalini değil, maddi olmayan bir netice elde edilmesini de kapsamaktadır. Navlun sözleşmesinde taşıyan, eşyayı alıp başka bir yere salimen ulaştırmak suretiyle belirli bir sonucu taahhüt etmektedir. Taşıyanın edimi yalnızca faaliyette bulunmakla değil, bu sonucun gerçekleşmesiyle ifa edilmiş sayılır. Bu nitelendirmenin karşısında, sözleşmenin eşya taşıma taahhüdü içermediği hallerde navlun sayılamayacağı, teknik yönetim devredilmediği için adi kira da olamayacağını savunarak sözleşmeyi kendine özgü bir "tahsis sözleşmesi" olarak tanımlayan azınlık görüşü de bulunmakla birlikte, öğretide ağırlıklı eğilim eser sözleşmesi nitelendirmesi yönündedir.

İki Sözleşme, İki Farklı Sorumluluk Haritası

Navlun sözleşmesini pratikte en sık karıştırılan iki sözleşme türüyle karşılaştırmak, hem zilyetlik hem de risk dağılımı açısından belirleyici öneme sahiptir.

Gemi Kira Sözleşmesi: Zilyetlik El Değiştirir

TTK m. 1119/1 uyarınca gemi kira sözleşmesinde kiraya veren, belirli bir süre için geminin kullanımını kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmayı üstlenir. Bu sözleşmede kiracı, gemiyi tahsis amacına uygun biçimde dilediği gibi kullanma hakkına sahip olur ve geminin zilyedi haline gelir. Navlun sözleşmesinde ise gemi taşıyanın fiili hâkimiyetinde kalmaya devam eder; taşıyan bir taşıma sonucunu taahhüt eder, gemi kullanımını devretmez. Temel ayrım noktası edimin konusu ve zilyetlik rejimidir.

Zaman Çarteri: Ticari Yönetim Devredilir, Teknik Yönetim Kalmaz

TTK m. 1131 uyarınca zaman çarteri sözleşmesinde tahsis eden, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belirli bir süre için ve ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlenir. Navlun sözleşmesinde taşıyanın asli edimi belirli bir yükü taşımakken, zaman çarterinde asli edim ticari yönetimin devridir; bu önemli bir farkı ortaya koyar. Bununla birlikte gemi kira sözleşmesinden farklı olarak, zaman çarterinde geminin zilyetliği ve teknik yönetimi tahsis edende kalmaya devam eder.

Öğretideki baskın görüş, zaman çarterini esas itibarıyla navlun sözleşmesinin bir türü olarak kabul etmektedir; zira bu sözleşmeler uygulamada ağırlıklı olarak yük taşıma amacıyla akdedilmektedir. Ancak iki sözleşme riziko dağılımı bakımından köklü biçimde ayrışır. Navlun sözleşmesinde ücret (navlun) taşınan yüke göre belirlenir; yakıt masrafları ve sefer gecikmeleri taşıyana aittir. Zaman çarterinde ücret tahsis süresine göre hesaplanır; yakıt masrafları ve operasyonel gecikmelerden doğan riskler ticari yönetimi devralan tahsis olunana geçer. Hangi sözleşme tipinde olduğunuzu bilmemek, bu risk kalemlerinden hangisini üstlendiğinizi bilmemek demektir.

Yolculuk Çarteri mi, Kırkambar mı? Türün Seçimi Sorumluluk Sınırını Belirler

TTK m. 1138, navlun sözleşmesini iki temel türe ayırmaktadır. Bu ayrım salt akademik değildir: taşıtanın fesih hakkı, sürastarya rejimi ve gemi tahsisine ilişkin kurallar iki tür arasında önemli farklılıklar içermektedir.

Yolculuk Çarteri Sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında geminin tamamını, bir kısmını ya da belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir. Belirleyici unsur geminin tahsisidir; bu nedenle sözleşmenin ifasında kullanılacak geminin ferden tayini ve teknik özellikleri hukuki açıdan kritik önem taşır. Pratik sonucu: taşıtan, taşıma kapasitesinin bütününü veya belirli bir bölümünü rezerv etmektedir.

Kırkambar Sözleşmesi, taşıyanın "ayırt edilmiş eşyayı" — TTK m. 1144 bağlamında ferden belirlenmiş eşyayı değil, türü ve miktarı belli eşyayı — denizde taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir. Bu türde taşıtan, yükün hangi gemide hangi yerde taşınacağıyla ilgilenmez; tek amacı eşyasını belirlenen varış noktasına salimen ulaştırmaktır. Taşıyan, durumu güçleşmedikçe kararlaştırılan eşyanın değiştirilmesini kabul etmekle yükümlüdür.

Geminin Sahibi, Yükün Sahibi, Malın Alıcısı: Dört Farklı Hukuki Konum

Navlun sözleşmesinin hukuki yapısında sözleşmenin doğrudan taraflarının yanı sıra ifa sürecine dahil olan üçüncü kişiler de yer alır. Bu dört konumun birbirinden ayırt edilmesi, hem hak kullanımı hem de sorumluluk tespiti bakımından zorunludur.

Taşıyan, navlun karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı üstlenen kişidir. TTK'da taşıyan kavramına ilişkin doğrudan bir tanım yer almamakla birlikte, TTK m. 1138 ve devamı hükümlerinden hareketle taşıyan sıfatının taşıma taahhüdüyle birlikte doğduğu anlaşılmaktadır. Bir kimsenin taşıyan sayılabilmesi için geminin maliki, donatanı ya da gemi işletme müteahhidi olması gerekmez; taşıma taahhüdünde bulunmuş olmak yeterlidir. Bu noktada donatan (TTK m. 1061 anlamında gemiyi donatan ve onu deniz ticaretinde kullanan kişi) ile taşıyan kavramlarının özdeş olmadığının altını çizmek gerekir: donatan ve gemi işletme müteahhidi taşıyan olabilir, ancak taşıyan sıfatı her zaman bu nitelikleri gerektirmez. Taşıyan sıfatı ayrıca kaptan, acente veya broker aracılığıyla akdedilen sözleşmelerle de kazanılabilir.

Taşıtan, navlun sözleşmesinde deniz yoluyla eşya taşınması karşılığında navlun ödemeyi üstlenen gerçek ya da tüzel kişidir. TTK m. 1200 uyarınca sözleşmeden doğan navlunun asıl borçlusu taşıtandır. Taşıtanın taşınacak eşyanın maliki olması şart değildir; başkasına ait eşyayı da taşıtabilir. Bununla birlikte öğretideki bir görüşe göre taşıtanın en azından yükün zilyedi olması ya da zilyetliği taşıyana devretmeye yönelik iradesinin bulunması gerekmektedir; aksi halde taşıyanın taşıma borcunun ifasını talep etme imkânı hukuken ortaya çıkmaz. Uygulamada taşıtanın, asıl navlun sözleşmesinden elde ettiği taşıtma hakkını üçüncü kişilerle akdettiği alt navlun sözleşmelerinde kullanması da mümkündür; bu halde asıl sözleşmenin taşıtanı, üçüncü kişiye karşı taşıyan konumuna geçer.

Yükleten, mevcut bir navlun sözleşmesine dayanarak eşyayı gemiye getiren ve taşıyana ya da onun yetkili temsilcisine teslim eden gerçek ya da tüzel kişidir. Yükleten ile taşıtan çoğu zaman aynı kişidir; ancak taşıtandan bağımsız bir üçüncü kişi de bu sıfatı haiz olabilir. Yükleten, eşyanın tesliminden sonra taşıtandan bağımsız bir "yük ilgilisi" statüsü kazanarak taşıyandan konişmento düzenlenmesini talep edebilir (TTK m. 1228) ve yük üzerinde çeşitli tasarruf işlemleri yapabilir.

Gönderilen, navlun sözleşmesine ya da bu sözleşme uyarınca düzenlenen konişmentoya dayanarak varma limanında eşyanın kendisine teslimini talep etme yetkisine sahip olan kişidir. Sözleşmenin doğrudan tarafı olmaksızın "ilgili" statüsünde yer alan gönderilenin kimliğinin sözleşme kurulurken belirlenmesi zorunlu değildir; bu sıfat taşıtan ya da yükleten üzerinde birleşebileceği gibi, denizaşırı bir alıcı veya banka üzerinde de toplanabilir. Konişmentoda açıkça belirtilmesi ya da kabul etmesi halinde gönderilen, navlun borcundan ve boşaltma giderlerinden de sorumlu tutulabilmektedir.

Sınıflandırma Hatası, Sorumluluk Hatasına Dönüşür

Navlun sözleşmesinin tanımı, kurucu unsurları ve hukuki niteliğinin doğru kavranması pratik bir zorunluluktur. Sözleşmenin yanlış sınıflandırılması özellikle gemi kira ya da zaman çarteri ile karıştırılması zilyetliğin kimin elinde olduğunu, ticari ve teknik yönetimin hangi tarafa ait bulunduğunu ve yakıt masrafları ile operasyonel gecikme risklerinin kime yüklendiğini doğrudan değiştirir. Rızai niteliği gereği yazılı belge olmaksızın da kurulan bu sözleşmede, belirsiz bir çarter parti metninin ya da sözlü anlaşmanın doğurabileceği ihtilaf riski yüksektir.

Serinin ikinci yazısında taşıtanın TTK kapsamındaki hakları geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasını talep etme hakkından konişmento düzenlenmesine ve yük üzerindeki tasarruf yetkisine kadar ayrıntılı biçimde ele alınacaktır.

Basaran Law Firm
İstanbul · Türkiye

E-posta: info@basaranlawfirm.com
www.linkedin.com/company/basaran-law-firm
www.basaranlawfirm.com

Bu bülten yalnızca bilgilendirme amacıyla hazırlanmıştır; herhangi bir somut olay veya müvekkile yönelik hukuki görüş niteliği taşımaz.