

T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

**TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUĞUNUN DENİZ
YOLUYLA TAŞIMALAR BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

TEZİ YAZAN
GİZEM ÖZLÜTÜRK ÜNLÜ

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi GÜLTEN VENÜS CÖMERT

Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Elvin BATMAZ SİLAHTAROĞLU (Tarsus Üniversitesi)

Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi SELEN KARAAĞAÇ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERSİN / OCAK 2023

ONAY

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü' ne

20193062 numaralı öğrencimiz olan Gizem Özlütürk Ünlü tarafından hazırlanan “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluğunun Deniz Yoluyla Taşımalar Bakımından Değerlendirilmesi” başlıklı bu tez çalışması jüri üyelerimiz tarafından oy birliği ile Özel Hukuk Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

(Enstitü Müdürlüğü'nde asıl sureti ıslak imzalıdır.)

Üniv.İçi asıl üye - Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Dr. Öğr. Üyesi G. VENÜS CÖMERT

(Enstitü Müdürlüğü'nde asıl sureti ıslak imzalıdır.)

Üniv. İçi – Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi SELEN KARAAĞAÇ

(Enstitü Müdürlüğü'nde asıl sureti ıslak imzalıdır.)

Üniv. Dışı - Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Elvin BATMAZ SİLAHTAROĞLU

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.

20/01/2023

Prof. Dr. MURAT KOÇ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.

ETİK BEYANI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim. 20/01/2023

GİZEM ÖZLÜTÜRK ÜNLÜ

İTHAF



Aileme,

TEŞEKKÜR

Çalışmanın her aşamasında gösterdiği sabır ve sağladığı değerli yardım ve katkılar için tez danışmanım ve kıymetli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi G. Venüs CÖMERT'e teşekkür ve minneti bir borç bilirim.



ÖZET

TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUĞUNUN DENİZ YOLUYLA TAŞIMALAR BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

GİZEM ÖZLÜTÜRK ÜNLÜ

Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi G. VENÜS CÖMERT

Ocak 2023, 140 sayfa

“Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluğunun Deniz Yoluyla Taşımalar Bakımından Değerlendirilmesi” adını taşıyan bu çalışmada, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “Taşıma İşleri” adlı dördüncü kitabının altıncı kısmında TTK m. 917 ile TTK m. 930 arasında düzenlenen taşıma işleri komisyoncusu incelenmiştir.

Taşıma işleri komisyoncularını kısaca; yük taşımacılığında uzmanlaşan ve yükün başlangıç noktasından varış noktasına taşıma edimini taahhüt eden kişi olarak tanımlamak mümkündür. İşbu taahhüdünü yerine getirirken de ekonomik ve hızlı bir şekilde gerçekleştirmek için taşıyıcıların hizmetlerini denizyolu, karayolu veya havayolu olmak üzere ayrı ayrı veya kombinasyon halinde kullanır. Taşıma işleri komisyoncularının, gönderen yük sahiplerine, geniş bir hizmet portföyü sunması ve bahse konu hizmet rollerinin esnekliğinin bir sonucu olarak, taşıma işleri komisyoncuları tarafından işgal edilebilecek yasal roller çeşitlidir.

Yasal rolü ile ilgili olarak ortaya çıkan asıl mesele, taşıma işleri komisyoncusunun göndericiye hangi ek eylemleri taahhüt ettiği veya yükümlülüklerini bir taşıyıcının yükümlülüklerine yükseltecek başka hangi yükümlülüklerini üstlendiğidir. Rol aldıkları taşıma işlerindeki hareket etme durumlarına göre temsilci ya da asil sıfatıyla yer almaktadır. Ve bu yer alış şekillerince de sorumlulukları biçimlenmektedir. Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işinde asil veyahut temsilci olarak hareket ettiğinin tespiti ise TTK’nın 921., 926. ve 927.maddelerinin tetkiki ile mümkündür.

Taşıma işleri komisyoncusunun asil olarak hareket etmesi durumunda taşıyanın hak ve yükümlülüklerin haiz olduğu ilgili hükümlerce düzenlenmiştir. Bu çerçevede deniz ticareti endüstrisinin değişen ihtiyaçları karşısında sıklıkla asil sıfatı ile hareket eden taşıma işleri komisyoncusunun hakkında TTK’nın Beşinci Kitabında düzenlenen Deniz Ticareti Başlığı altında bulunan, dördüncü kısım üçüncü bölüme tekabül eden navlun

sözleşmesinin üçüncü ayrımında taşıyanın sorumluluğu ve haklarını düzenleyen 1178 ile 1207 madde hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Bu çerçeve, çalışmamızda, taşıma işleri komisyoncusunun Türk hukukundaki yerine, taşıma sisteminde teknolojik gelişmeler ve deniz ticareti endüstrisinin değişen ihtiyaçları karşısında taşıma işleri komisyoncusunun yasal rolü ve bu rollere istinaden atfedilen hak ve yükümlülükleri ile denizyolu taşımacılığında üstlendiği hukuki rollere göre taşıma işleri komisyoncusunun hangi andan itibaren ve hangi şartlarla taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olduğuna ve denizyolu taşımacılığında taşıyan sorumluluğuna değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: Taşıma işleri komisyoncusu, Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, Navlun sözleşmesi, Sorumluluk

ABSTRACT

EVALUATION OF THE LIABILITY OF THE FREIGHT FORWARDER WITH RESPECT TO CARRIAGE OF GOODS BY SEA

GİZEM ÖZLÜTÜRK ÜNLÜ

LL.M. Thesis, Department of Civil Law

Supervisor: Dr. G. VENÜS CÖMERT

January 2023, 140 pages

This study, named “Evaluation of the Liability of the Freight Forwarder With Respect to Carriage of Goods by Sea” examines the freight forwarder as regulated under the sixth section of the fourth book of the Turkish Code of Commerce No. 6102, named as “Freight” (between Articles 917 and 930).

A freight forwarder can be described in short as a person who is specialized at freight shipment and who undertakes the freight deed from the departure point of the load to its arrival point. In order to fulfil this deed in an economic and fast manner, s/he utilises from the services of carriers at sea, land and air routes separately or in combination. Legal roles that can be enjoyed by freight forwards are varied at submission of a wide service portfolio by freight forwarders to sender load owner and as a result of the flexibility of the subject service roles.

The main point that raises in relation to his/her legal role is the question of which additional undertakings were guaranteed to sender by the freight forwarder or which other undertakings were assumed to elevate his/her obligations to the ones of a forwarder. S/he appears as by proxy or in person according to the way of acting at freight works in which s/he takes a role and his/her responsibilities are shaped per this way of taking role. Determining that a freight forwarder acts by proxy or in person at freight works is possible by examining Articles 921, 926 and 927 of the Turkish Code of Commerce.

It is regulated by relevant articles that a freight forwarder holds rights and obligations of a carrier when s/he acts in person. Within this frame, provisions on the rights and obligations of the carrier, that are regulated under Articles between 1178 and 1207 of the third division of the freight contract that corresponds to the third chapter of the fourth

section, under the Maritime Commerce heading of the fifth book of the Turkish Code of Commerce, finds its implementation for freight forwarders who frequently act in person to cope with changing needs of the maritime commerce industry.

Within this scope, this study discusses the place of the freight forwarder in the Turkish law, legal role of the freight forwarder in consideration of the technological developments at the freight system and changing needs of the maritime commerce industry and the roles and obligations that were imputed per these roles, and the questions of at which point and with which conditions that a freight forwarder undertakes rights and obligations of the carrier per the roles s/he assumes at maritime freight, and the responsibilities of the carrier at the maritime freight.

Key Words: Freight forwarder, Freight forwarder contract, Freight contract, Liability

İÇİNDEKİLER

KAPAK.....	i
ONAY.....	ii
ETİK BEYANI.....	iii
İTHAF.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	x
KISALTMALAR.....	xiv
EKLER LİSTESİ.....	xvi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU

1.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu Kavramı.....	3
1.1.1. Genel Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu.....	3
1.1.2. Mevzuatımızda Taşıma İşleri Komisyoncusu.....	5
1.1.3. Freight Forwarder Kavramı ile İlişkisi ve Terim Sorunu.....	8
1.2. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi.....	11
1.2.1. Unsurları.....	11
1.2.1.1. Taşıma Konusunun Eşya Olması.....	11
1.2.1.2. Eşya Taşıtlmasının Üstlenilmesi.....	13
1.2.1.3. Ücret.....	13
1.2.2. Sözleşmenin Kurulması ve Şekli.....	14
1.3. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin Hukuki Niteliği.....	16
1.4. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin İfa Şekilleri.....	18
1.4.1. Sözleşmenin İfasında Genel Esas.....	18
1.4.2. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin Özel İfa Şekilleri.....	19
1.4.2.1. Komisyoncunun Gönderen Adına Sözleşme Akdetmesi.....	19
1.4.2.2. Toplama Yük.....	19
1.4.2.3. Kesin Ücret.....	20

1.4.2.4. Komisyoncunun Eşyanın Taşınmasını da Üstlenmesi	22
1.5.Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinden Doğan Akdi İlişkiler	23
1.5.1.Gönderen- Taşıma İşleri Komisyoncusu	24
1.5.2.Taşıma İşleri Komisyoncusu- Taşıyıcı	25
1.5.3.Gönderen-Taşıyıcı	25
1.5.4.Taşıma İşleri Komisyoncusu- Gönderilen	26

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN BORÇLARI VE HAKLARI

2.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçları	28
2.1.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Kanundan Doğan Borçları	28
2.1.1.1 Eşyanın Taşıtılması	28
2.1.1.1.1.Taşıma Araçlarını ve Taşıma Yolunu Seçmek	28
2.1.1.1.2.Taşıma İşini Gerçekleştirecek Kişileri Seçmek	29
2.1.1.1.3.Taşıma İşini Gerçekleştirecek Kişilere Gerekli Bilgi ve Talimatı Vermek	29
2.1.1.1.4. Gönderenin Tazminat Haklarını Güvence Altına Almak	31
2.1.1.2.Gönderenin Menfaatlerini Gözetme ve Onun İradesine Uyma	31
2.1.1.3.Gönderene Bilgi ve Hesap Verme Yükümlülüğü	33
2.1.1.4.Basiretli Bir Tacir Gibi Davranma ve Özen Gösterme Yükümlülüğü	34
2.1.2.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sözleşmeden Doğan Borçları	35
2.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hakları	37
2.2.1.Ücret Talep Etme Hakkı	37
2.2.1.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Ücretini Talep Hakkı	37
2.2.1.1.1.Taşıma İşleri Komisyonculuğu Faaliyetinden Doğan Ücreti Talep Hakkı	37
2.2.1.1.2.Taşıma Faaliyetinden Doğan Ücreti İsteme Hakkı	38
2.2.1.2.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Masraflarını İsteme Hakkı	39
2.2.1.3.Zararlardan Doğan Tazminat Alacağı	40
2.2.1.4.Ücret Alacağının Muacceliyet Kesbetmesi	40
2.2.2. Hapis Hakkı	41
2.2.2.1.Genel Olarak	41
2.2.2.2. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin İfa Şekline Göre Hapis Hakkı	42
2.2.2.2.1.Sözleşmenin İfasının Genel Esasa Göre Yapılması Halinde Hapis Hakkı	42
2.2.2.2.2.Komisyoncunun Gönderen Adına Sözleşme Akdetmesi Halinde Hapis Hakkı	43
2.2.2.2.3.Komisyoncunun Eşyanın Taşınmasını Üstlenmesi Halinde Hapis Hakkı	43
2.2.2.2.4.Toplama Yük Halinde Hapis Hakkı	44
2.2.2.2.5.Kesin Ücretin Kararlaştırılması Halinde Hapis Hakkı	44

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN
ESASLAR

3.1.Genel Olarak	45
3.2.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Deniz Taşımacılığında Asil sıfatı ile Hareket Ettiği Durumların Tespiti	46
3.2.1. Faturada Yer Alan Bedelin Navlun Ücretini İhtiva Ettiği Durumlar.....	46
3.2.2.Kendi Konişmentosunu Düzenlemek Suretiyle Asil Sıfatını Kazandığı Durumlar	49
3.2.2.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu Tarafından Düzenlenen Konişmentolar.....	49
3.2.2.1.1.Karma-Multimodal Taşıma Konişmentosu (FBL)	49
3.2.2.1.2.Ara Konişmento (House Bill of Lading HBL).....	52
3.2.2.2.Konişmento Düzenleyen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Statüsünün Tespiti	53
3.2.2.2.1.FBL Düzenleyen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Statüsü.....	53
3.2.2.2.2.HBL Düzenleyen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Statüsü	56
3.3.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Asil Sıfatını Haiz Olmasının Sonuçları	61
3.3.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Komisyonculuk Sözleşmesinden Doğan Hak ve Yükümlülüklerine Sahip Olmaya Devam Etmesi.....	61
3.3.2.Komisyoncunun Taşımadan Doğan Haklar ve Yükümlülükler Bakımından Taşıyan Sayılması	61
3.4.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Temsilci Sıfatı ile Sorumluluğu	64
3.4.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Temsilci Sıfatı ile Sorumluluğunun Esasları	65
3.4.1.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Eşyanın Zıya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu 65	
3.4.1.1.1.Genel Olarak.....	65
3.4.1.1.2. Sorumluluğun Şartları.....	66
3.4.1.1.2.1. Eşyanın Zıya veya Hasara Uğraması	66
3.4.1.1.2.2. Eşyanın Taşıma İşleri Komisyoncusunun Zilyetliğinde Bulunması.....	67
3.4.1.1.2.3.Kusur.....	68
3.4.1.1.2.4.İlliyet Bağı	70
3.4.1.2.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Diğer Zararlar Bakımından Sorumluluğu.....	71
3.5.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Yardımcı Kişilerin Kusurundan Sorumluluğu	73
3.5.1.Yardımcı Kişiler	73
3.5.2. Sorumluluğun şartları	75
3.6. Taşıma İşleri Komisyoncusunu Sorumluluktan Kurtaran Sebepler.....	75
3.6.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Eşyanın Zıyaı veya Hasarından Doğan Sorumluluğundan Kurtulmasını Sağlayan Sebepler	75

3.6.2. Diğer Zararlar Bakımından Sorumluluktan Kurtulma Sebebi	77
3.6.3. Sorumluluğu Kaldıran veya Daraltan Şartların Geçerliliği	77

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

4.1. Genel Olarak	79
4.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıyan Sıfatıyla Sorumluluk Halleri	79
4.2.1. İzinsiz Olarak Güvertede Taşınan Yük Zararları İçin Sorumluluğu	79
4.2.2. İzinsiz Olarak Kararlaştırılan Gemiden Başka Gemiye Yükleme veya Aktarmadan Doğan Sorumluluğu	82
4.2.3. Gecikme Zararlarından Doğan Sorumluluğu	83
4.2.4. Kusurlu Olarak Yanlış Konışmento Düzenlenmesinden Doğan Sorumluluğu	85
4.2.5. Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu	88
4.2.6. Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Yükün Zıya veya Hasarı İçin Sorumluluğu	93
4.2.6.1. Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlali	93
4.2.6.2. Kusur Şartı	94
4.2.6.3. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması	95
4.2.6.4. Zararın Yükün Teslim Alınması ile Teslim Edilmesine Kadar Geçen Sürede Meydana Gelmesi	96
4.3. Deniz Taşımalarında Taşıma İşleri Komisyoncusunun Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartları	98
4.3.1. Genel Olarak	98
4.3.2. Sorumsuzluk Şartı ve Emredici Sorumluluk Arasındaki İlişki	99
4.3.3. Muafiyet Şartları (Exception Clauses)	101
4.3.3.1. SLSC (Shipper's Stow, Load And Count)	101
4.3.3.2. "FIO(S)(T) Klotları	102
4.3.3.3. Deck Shipment Klotu	103
4.3.3.4. Said to Contain Klotu	104
4.3.3.5. Negligence Clauses	105
4.3.3.5.1. Genel Olarak	105
4.3.3.5.2. Sorumsuzluk Şartından Yararlanma İmkânının Ortadan Kalktığı Haller	106
SONUÇ	109
KAYNAKÇA	115
EKLER	122

KISALTMALAR

ABD	: Amerikan Birleşik Devletleri
Alman TK	: Alman Ticaret Kanunu
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BIFA	: British International Freight Association
Bkz./bkz.	: Bakınız/ bakınız
BL	: Bill of Lading
C.	: Cilt
CIF	: Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun [Cost Insurance and Freight]
CMR	: Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (Convention On The Contract For The International Carriage of Goods By Road)”
E.	: Esas
E-TTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
FBL	: FIATA Combined Bill of Lading (Multimodal Bill of Lading)
FCR	: Forwarder's Certificate of Receipt
FCT	: Freight Forwarders Certificate of Transport
FIO	: Free In Out
FIOS	: Free In Out Stowed
FIOST	: Free In Out Stowed Trimmed
FOB	: Free On Board
H.D.	: Hukuk Dairesi
HL	: House Bill of Lading
ICC	: Uluslararası Ticaret Odası
INCOTERMS	: Milletlerarası Ticari Terimler [International Commercial Terms]
K.	: Karar
KT	: 2918 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu
LCL	: Less than Container Load
LTD	: Limited Şirket

LVK	: Lahey Visby Kuralları [Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'nin, 23 Şubat 1968 ve 21 Aralık 1979 Tarihli Protokoller Uyarınca Değiştirilmiş Metni]
m.	: Madde
FCL	: Full Container Load
MBL	: Master Bill of Lading
RG	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
SLSC	: Shipper's Stow, Load And Count
TİÖY	: Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UCP	: Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamül ve Uygulamalar
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
vb.	: Ve bunun gibi

EKLER LİSTESİ

Ek A. Etik Kurul Onay Belgesi.....	122
Ek B. Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayı Alınmak Üzere İstek Yazısı.....	123
Ek C. Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayı.....	124



GİRİŞ

Teknoloji ile birlikte hızla gelişmekte olan üretim ve ticari faaliyetlere bağlı olarak, taşıma sözleşmelerinin icra edilmesinde tarafların kendi düzenlemelerini yapabilmesi ciddi manada ağır bir sorumluluğu da beraberinde getirmiştir¹. Milletlerarası ticaretin artması ve buna bağlı olarak gelişen deniz taşımacılığında konteyner kullanımındaki artış neticesinde deniz taşıması bütün taşımanın yalnızca bir basamağı haline gelmiş ve modern sözleşmeler *door to door* (kapıdan kapıya) taşımayı, *multimodal* (birden fazla türde) ve farklı taşıyan/taşıyıcıları kapsar bir biçime gelmiştir². Bunun neticesinde piyasada bu tür taşıma işlerini organize eden kişiler ortaya çıkmıştır. Böylelikle, satış yapan firmalar, birimlerinde bu husus özelinde çalışan istihdam etmek yerine, taşımayı bütünüyle organize ederek süreci kolaylaştıracak bu şahıslarla çalışmaya başlamıştır³. Öte yandan, daha kapsamlı bir taşıma işi olan, birleşik veyahut multimodal taşımayı gerektirmeyen durumlarda bile, eşyaların taşınması, ihracat/ithalat için hazır edilmesi, depolanması, gümrükleme işlemleri, paketlenmesi, işaretlenmesi gibi hususlarda yeterli tecrübesi bulunmayan işletmelere danışman olarak destek verecek kişilere de gereksinim duyulmaktadır.⁴ Küreselleşme ile birlikte artan bu ihtiyaçtaki en temel rolü de lojistik sektörünün temel taşı olan taşıma işleri komisyoncusu üstlenmektedir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun⁵ ("TTK"), 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'na⁶ ("E-TTK") kıyasla yeni hükümler içermesi ve 27 Ağustos 2022 tarihli Resmi Gazete 'de yayımlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği⁷ ("TİOY") inceleme konusu olarak söz konusu konuyu seçmemizde etkili olmakla birlikte, dünyada, ulusal ve uluslararası ticaretin yaygınlaştığı ve taşıma işleri komisyoncusunun taşıma sistemlerinin bütünleştirmek suretiyle taşımanın gerçekleşmesini kolaylaştıran etkili bir aktör olduğu göz önüne alındığında, çalışmamızda taşıma işleri komisyonculuğunun hukuki esaslarını tam anlamıyla ortaya koymak için gayret edilmiştir.

Çalışmamız bir giriş, dört ana bölüm ve bir sonuç kısmından oluşmaktadır. Bu çerçevede; tezimizin ilk bölümünde öncelikle genel olarak taşıma işleri

¹ Sinan Misili, Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu Işığında Forvarder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ve Forvarder Teriminin Karşılığı, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası (İÜHF)**, C. LXXIII, S. 2, s. 269-304, 2015 s.269

² John F. Wilson, **Carriage of Goods by Sea**, 7th. ed., Oxford 2011, s.16.

³ Murat Yarkın, Deniz Taşımacılığında Yük Sevkiyatı (*Freight Forwarderlik*) İşlemleri, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2006, s.2.

⁴ A.Kürşat Tangün, Navlun Komisyoncusu, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul,2000, s.4.

⁵ RG.14.02.2011-27846

⁶ RG.09.07.1956-9353

⁷ RG.27.08.2022-31936

komisyoncusunun tanımı ve hizmetleri belirtilerek, forvarder terimi ile ilişkisi irdelenecek, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin unsurları ve hukuki niteliği üzerinde durulacaktır. İkinci bölümde ise sırasıyla, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin kanun ve yönetmelik hükümleri ele alınmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna ilişkin esaslar, öğretilerdeki farklı görüşler ve Yargıtay ilamlarının konu ile ilintili olduğu noktalar detaylı bir biçimde işlenerek, konunun uygulama ayağı bir arada değerlendirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü denizyolu taşımacılığında asil sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusunun denizyolu taşımacılığında taşıyan sıfatı ile sorumluluğu ele alınmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRK HUKUKUNDA TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU

1.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu Kavramı

1.1.1. Genel Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusu

Taşıma işleri komisyoncuları, lojistik yönetiminde önemli fonksiyonlara ve rollere sahip olmaları sebebiyle dünya ticareti ve taşımacılığında kritik bir hizmet sağlayıcısıdır. Zira bir yükü taşıma sürecinin her bir aşamasının, uzman kişilerce yerine getirilmesi gerekmekte olup, gönderen veyahut taşıyıcı tüm bu işin organizasyonunu yapabilecek zamana ve bilgiye sahip değildir. Bu sebeple uygulamada “*freight forwarder*” olarak da anılan “taşıma işleri komisyoncuları” ortaya çıkmıştır. Taşıma işleri komisyoncuları taşımanın mimarı olarak görülmektedirler. Nitekim, Amerikan Mahkemesi, 1983 senesinde hükmettiği, “*Strachan Shipping Co. v. Dresser Indus. Inc.*” kararında⁸; “birçok ihracatçının bağımsız taşıma işleri komisyoncusu olmaksızın uluslararası ticarete çok zor devam edebileceğini” belirtmek suretiyle taşıma işleri komisyoncusunun önemini ortaya koymuştur.

Global boyutta taşıma yöntemlerinin ana tedarikçisi olan taşıma işleri komisyoncuları, çoğunlukla kendilerine ait olmayan veyahut kendilerinin işletmediği taşıma araçları ile taşıma işlemlerinin gerçekleşmesini sağlayan önemli bir taşıma aktörü olmuştur. Bir yükün göndericisinden teslim alınması ile alıcısına teslimine kadar olan süreçlerdeki tüm lojistik işlemlerini anlaşma şekillerine bağlı olarak yerine getirmektedir.

Taşıma işlerinde taşıyıcı/taşıyan⁹ belirli bir ücret karşılığında eşya taşımayı taahhüt ederken, taşıma işleri komisyoncuları bir taşıyıcı aracılığıyla eşya taşınmasını ve sevk edilmesini üstlenmektedir¹⁰. Diğer bir deyişle, taşıma işleri komisyoncuları yük ile ilgili ve taşıyan arasında uzman aracı statüsünde bulunmakta olup, eşyanın bir noktadan başka bir noktaya taşınması kural olarak üstlenmez. Yalnızca taşımanın organize edilmesini sağlar¹¹. Böylece eşyayı bizzat taşımayı üstlenmeyerek taşıyıcıdan farklılaşır¹².

⁸ Amerikan Temyiz Mahkemesi, *Strachan Shipping Co., et al., Plaintiffs-Appellants, v. Dresser Industries, Inc. Et al. Defendants-Appellees* (28.03.1983) 701 F.2d 483, 1984 A.M.C. 237, **Kaynak:** <https://openjurist.org/701/f2d/483/strachan-shipping-co-v-dresser-industries-inc>, e.t.: 10.07.2022

⁹ Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi başlıklı TTK m.917 f.3 uyarınca eşyanın taşınmasına ait konularda taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere atıf yapılmış olup, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve varış yerinde gönderilene teslim etmeyi üstlenen kimse taşıyıcı olarak ifade edilmektedir. Bununla birlikte denizyolu eşya taşımalarında taşıyıcı ifadesi yerine taşıyan ifadesi kullanılmaktadır. Çalışmamızın devamında bütün taşımalar için ortak bir ifade olarak taşıyıcı terimi kullanılacak olup, yalnızca vurgulanmak istendiğinde taşıyan ifadesi tercih edilecektir.

¹⁰ Kemal Arar, **Kara Ticareti Hukuku**, C.2, Ankara 1955, s.142.

¹¹ Ralph De Wit, **Multimodal Transport Carrier Liability and Documentation**, London 1995, s. 142.

¹² Halil Arslanlı, **Kara Ticareti Hukuku Dersleri Genel Hükümler**, 3. Bası, İstanbul, 1960, s. 202.

Komisyoncu, organize ettiği taşıma işi için eşyanın fiilen taşınmasını sağlayacak taşıyıcıyı bulmaktadır. Bu hali ile eşyanın bir noktadan diğeri bir noktaya ulaştırılmasında yalnızca bir aracı olarak faaliyet gösterir¹³.

Taşıma işleri komisyoncusunun geleneksel rolü, gönderen hesabına yükün taşınmasını ayarlamak ve taşıyıcı ile gerekli taşıma sözleşmeleri yapmaktır. Bu rolde, komisyoncu, en verimli nakliye stratejisini belirlemek ve yürütmek için yük taşımacılığında uzman olarak görevlendirilir. Taşıma işleri komisyoncuları, eşyanın başlangıç noktasından varış noktasına ulaşmasını sağlamak üzere tüm süreci kapsayacak şekilde sözleşmeler akdetmektedir.

Taşıma işleri komisyoncularının artan faaliyetleri ve işlerinin çeşitliliğı, küresel lojistik endüstrisinin hızlı ve benzeri görülmemiş gelişimi ile eş zamanlı olarak gelişim göstermiştir. Komisyoncular yeni küresel lojistik düzenine kısa sürede uyum sağlayarak hem taşıyıcılara hem de gönderene değerli bir hizmet sağlamaktadır.

Bunun temel nedeni, yük taşımacılığına ve lojistik sistemlerine çok daha geniş ve daha derin bir katılım arayışında olmalarıdır. Bu iş stratejisi için pek çok itici güç vardır. Bunlar, modern taşımacılığın değişim hızının, modern taşımacılıkta uzman bir danışman olarak komisyoncusunun rolünü büyük ölçüde güçlendirmesiyle ilişkilidir.¹⁴ Bunlardan ilki, gemilerin yüklenmesi ve boşaltılmasında büyük verimlilikler sağlayan ve verimli multimodal taşımacılığın gerçekliğine izin veren 1950'lerin sonundaki konteyner devrimidir¹⁵. Bu devrim¹⁶, komisyoncunun, yük taşıma öncesi ve/veya taşıma sonrası paketleme ve konsolidasyon gibi hizmetlerini genişletmesine izin vermiştir¹⁷. İkinci itici güç ise, elektronik belge işleme ve gönderilerin gerçek zamanlı takibi ve takibi gibi verimliliklerin kapısını açan 1970'lerdeki bilgi teknolojisi devrimidir. Bu kritik sistemleri etkin bir şekilde kullanma yeteneğı, komisyonculara kendilerini uzman ulaştırma danışmanları olarak daha fazla tanıtmaya fırsatı vermiştir¹⁸. Tüm bunlara ek bir diğeri itici

¹³ Arar, s.142.

¹⁴ Peter Cain, Complexity, Confusion and the Multifaced Legal Roles of the International Freight Forwarder, 14 **MACQUARIE Law Journal**. 25 (2014) s.31.

¹⁵ Jan Ramberg, Unification of the Law of International Freight Forwarding, **Uniform Law Review**, vol.3 no.1, 1998, s.5,6.

¹⁶ Konteyner devrimi, 1956'da Marc Levinson'ın tanımladığı şekli ile, güvertesinin üzerine çelik bir çerçeve kaynaklanmış, savaştan arta kalan petrol tankerinin Ideal-X'in Newark, New Jersey'deki bir rıhtıma 58 alüminyum konteyner yüklemesiyle başlamıştır. Marc Levinson, 'How a box transformed the world', **Financial Times** (online), 24 April 2006. <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691170817/the-box> erişim tarihi: 20.07.2022

¹⁷ Mandy Verena Rigtering, Stuck in the Middle: Freight Forwarder Forwarding Agent or Contracting Carrier? (LLM Thesis, University of Capetown, 2009) s.5-9.

¹⁸ Hans-Joachim Schramm, **Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains A Social Network Approach** (Berlin, 2012) 16, 45.

güç ise, gönderenin, artan rekabet dünyasında, söz konusu ulaşımın karmaşıklığını o alanda uzman bir komisyoncuya devretme isteğinden kaynaklanmaktadır.

Taşıma işlerinin günümüzde ulaştığı durum itibari ile değişim ve gelişime uğraması, özellikle *door to door* ve multimodal taşımanın gelişim göstermesi taşıma işleri komisyoncularının daha ağır sorumlulukları üstlenmesi sonucunu da beraberinde getirmiştir¹⁹. Taşıma işleri komisyoncuları, gönderen yük sahiplerine, geniş bir hizmet portföyü sunarak verimli kapıdan kapıya çok modlu kargo taşımacılığında uzmanlaşmıştır. Gönderenin haklı beklentisi, verimli, zamanında ve düzenli kapıdan kapıya nakliyedir. Uluslararası deniz taşımacılığı modu, genellikle en uzun süreli olan taşımacılık türüdür. Uzun süreli olmasının olası bir sonucu olarak da eşya kayıpları açısından en riskli olanıdır. Değerli eşyaların bulunduğu önceden paketlenmiş ve güvenli konteynerler, günümüzde multimodal taşımaya izin veren hayati araçlar olmuştur. Çağdaş bir kapıdan kapıya kargo hareketinde her ne kadar uluslararası taşımada kolaylık sağladı ise de aynı zamanda taşıma zincirini daha da karmaşık hale getirmektedir. Bu sebeple çağa ayak uyduran lojistik alanında uzman komisyoncu bu doğrultuda göndericisinin özel ihtiyaçlarına bağlı olarak çeşitli hizmet rolleri üstlenir. Daha sonra detaylıca inceleyeceğimiz üzere bu hizmet rollerinin esnekliğinin bir sonucu olarak da komisyoncu tarafından işgal edilebilecek yasal rollerin çeşitliliğini beraberinde getirecektir.

1.1.2. Mevzuatımızda Taşıma İşleri Komisyoncusu

E-TTK'nın 808.maddesinde taşıma işleri komisyoncusu "ücret mukabilinde kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş olan kimse" olarak tanımlanmakta idiysen de TTK'da taşıma işleri komisyoncusunun tanımı yapılmamış olup, sözleşmenin tanımının yapılması ile yetinilmiştir. TTK m. 917'ye göre; taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, taşıma işleri komisyoncusunun²⁰ ücret karşılığı eşya taşıtmayı üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlanmaktadır. Aşağıda detaylı olarak incelenecek olan işbu mevzuata göre, komisyoncular "asil" veya "temsilci" sıfatı ile hareket edebilirler.

¹⁹ Misili, s.275

²⁰ Belirtmek gerekir ki, 6102 sayılı TTK Tasarısı'nın ilk halinde, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan "Taşıma işleri Komisyoncusu" ifadesi yerine "Taşıma işleri Yüklenicisi" kullanılmıştır. Fakat, bu ifade, Adalet Komisyonu'na değiştirilmek suretiyle "Komisyoncu" ibaresi tekrar kullanılmaya başlanmıştır. Gerekçe olarak ise, 6762 sayılı Kanun'da kullanılan komisyoncu ifadesinin "başkası hesabına taşıtma" işini daha iyi izah ettiği gösterilmiştir. 22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu, Türkiye Büyük Millet Meclisi Adalet Komisyonu Esas No : (1/1138), Karar No: 123, Tarih: 3/5/2007.

Taşıma işleri komisyoncusunun tanımı, mevzuatımızda 4915 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu²¹,’nda yapılmış olup, “ücreti karşılığında kendi nam ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinen kişi” olarak zikredilmiştir.

6 Temmuz 2018 tarihli Resmî Gazete ’de yayımlanan mülga Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği(“TİOY”) ²²,’ nde yer bulan taşıma işleri organizatörü teriminin taşıma işleri komisyoncusuyla aynı kişiyi belirtmek için kullanıldığı düşünülmekte idi. Zira her ne kadar taşıma işleri organizatörü, TTK ile düzenlenen taşıma işleri komisyoncusundan farklı bir kişi olarak anıldıysa da yönetmeliğin kapsamının düzenlendiği 2. maddesinde doğrudan 6102 sayılı TTK’ya yer verildiğinden, doktrinde taşıma işleri organizatörü de taşıma işleri komisyoncusu olarak yorumlanmıştır²³. Buna karşılık, 27 Ağustos 2022 tarihli Resmi Gazete ’de yayımlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği²⁴,’nde yönetmeliğin kapsam ve dayanak maddelerinden TTK ibaresinin çıkarıldığını görmekteyiz. Bununla birlikte her ne kadar mülga yönetmeliğin 2. maddesinde, düzenlemenin TTK’ya bağlı olarak kurulan ve ulusal ve/veya uluslararası taşımacılık faaliyetleri yürüten gerçek ve tüzel kişilere uygulanacağı düzenlendi ise de yeni yönetmelikte “TTK’ya bağlı kurulan” ibaresi de kaldırılmıştır. Bu durumda yeni yönetmelik, taşıma işleri organizatörü ve taşıma işleri komisyoncusunun aynı kimseler olduğu noktasında soru işaretleri bırakmaktadır. Nitekim, 30470 sayılı Yönetmelik’in dayanak maddesi olan Karayolu Taşıma Kanun’u tek bir taşıma türüne ilişkin hükümler içermekte iken, karayolunun yanı sıra, havayolu, demiryolu veya denizyolu taşımacılığında ve/veya kombine taşımacılık alanında hizmetini verebilecek olan taşıma işleri organizatörlerinin hizmetlerinin temel esasları ile genel koşullarının belirlenmesi noktasında noksan kaldığı aşıkardır. Bu bağlamda, taşıma işleri organizatörlerine, kara yolu haricindeki diğer taşıma türleri nezdinde Yönetmelik ile getirilen düzenlemelerin dayanak noktası tartışılmalıdır.

2018 tarihli Yönetmelikte taşıma işleri organizatörünün taşıma işini “kendi adına ve hesabına” yapacağından bahsedilmekte, 2022 tarihli Yönetmelikte ise taşıma işleri organizatörünün statüsü “taşımacı” olarak ifade edilmekte olup, doktrinde bu husus eleştirilmektedir. Nitekim bu hususta Batmaz Silahtaroglu²⁵; taşıma işleri

²¹ RG, 19.07.2003, S. 25173

²² RG, 06.07.2018, S. 30470

²³ Umut Akdeniz, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği Hakkında Bir Değerlendirme, **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi**, C.5, S.2, s.145. (“Taşıma İşleri Organizatörlüğü”)

²⁴RG, 27.08.2022, S. 31936

²⁵ Elvin Batmaz Silahtaroglu, **Türk Hukukunda Gemi Acentesi**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022, s.91

organizatörünün temsil yetkisine ilişkin olarak Yönetmelik ile yapılmış olan bu kapsamlı değişikliğin hukuk tekniği bakımından doğru olmadığı, taşıma işleri organizatörünün bir yandan nitelik itibarıyla komisyoncu olarak kabul edilirken diğer yandan düzenlemenin tam tersi şeklinde ve Yönetmelik ile yapılmasını hukuka uygun olmadığı yönünde eleştiride bulunmuştur.

Yine bu noktada tezimizde karışıklığa sebebiyet vermemek adına, TTK, normlar hiyerarşisi gereğince yönetmelikten daha üst seviyede yer alan bir kanun olduğundan, *lex superior* ilkesi nedeniyle tarafımızca TTK'nın tercihi olan taşıma işleri komisyoncusu ifadesi zikredilecektir.

Bahse konu yönetmelikte “taşıma işleri organizatörü”; “Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, ilgili mevzuatlara göre eşya ve kargo taşımacılığı alanında yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişiler ile uluslararası anlaşmalara uygun olmak şartıyla, eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren yabancı plakalı taşıtların imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına eşya ve kargo taşıması yaptırarak taşıma faturası düzenleyen gerçek ve tüzel kişiler”²⁶ olarak tanımlamaktadır. Bu tanımda dikkat edilmesi gereken husus; yönetmeliğin, TTK'dan farklı olarak taşıma işleri komisyoncularının yalnızca kendi adları ve hesapları ile hareket etmelerine (asil olarak hareket eden) odaklanmış olmasıdır. Bu noktadaki çelişkinin, kanun koyucunun, taşıma işleri komisyoncusunun dünya çapındaki geleneksel rolünden çıkması yönündeki gelişmelere ayak uydurmaya çalışması sebebiyle doğduğu kanaatindeyiz. Uluslararası denizcilikteki devasa kapasitesi ve hacmi nedeniyle taşımacılığı ve coğrafi konumundan kaynaklanan baskınlığı nedeniyle Türkiye, "taşıma işleri komisyoncusu" kavramıyla ilgili son gelişmeleri tüm Avrupa'da takip etmiştir²⁷.

Taşıma işleri komisyoncusunun yasal rollerinin katıksız karmaşıklığı, bir komisyoncunun gerçekleştirebileceği birçok işlevden ve deniz taşımacılığındaki rolünün üstlendiği belirli görev veya sorumluluklara bağlı olarak birçok farklı şekilde tanımlanabilmesinden kaynaklanmaktadır. Mahkemeler, taşıma işleri komisyoncusunun statüsünü genel olarak sınıflandırmaya çalışmışlardır ve ilgili davaların durumu, her

²⁶ RG, 27.98.2022, S. 31936

²⁷ Nil Kula Değirmenci, The Turkish Legislation Governing Freight Forwarders Vs. United States Legislation Governing Ocean Transport Intermediaries (Otis): Differences, Odds And Pros, University of San Francisco **Maritime Law Journal**, vol. 32, no. 2, 2019-2020, s. 109.

zaman geçerli yasaların diliyle veya söz konusu komisyoncunun belirli, fiili görevleri veya yasal yükümlülükleri ile uyuşmamaktadır. Taşıma işleri komisyoncusunun yasal rolünün birincil belirleyicisi, sözleşmeye bağlı sözleşme şartları da dahil olmak üzere komisyoncu ve gönderici arasındaki ilişkilerin tüm seyridir.

Geleneksel tanımından yola çıkarak girizgahını yapmış olduğumuz taşıma işleri komisyoncusunun temsilci olarak geleneksel rolünden, taşıyıcı sorumluluğuna sahip asil olarak gönüllü veya zorunlu rolüne doğru olan gelişmeyi ve bu gelişmenin özellikle uluslararası deniz taşımacılığında karşılaşılan yasal yükümlülüklerini izah etmeye çalışacağız.

1.1.3.Freight Forwarder Kavramı ile İlişkisi ve Terim Sorunu

Uygulamada, taşıma işleri komisyoncularının *Freight Forwarder* olarak da anıldığını görmekteyiz. *Freight Forwarder* terimi Türkçe bir kelime olmamakla birlikte bu kelimenin kara ve deniz taşımacılığına ilişkin uygulamada genel olarak “Forvarder” olarak kullanıldığı müşahade edilmektedir²⁸. Forvarder, yükün bir yerden diğer başka bir yere taşınmasını organize eden, bunun için denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolundan birini veya birkaçını kombine olarak kullanan, yüklerin gruplandırılmasını, depolanmasını, gümrüklenmesini, paketlemesi vb. işlemleri de gerçekleştiren, bu organizasyon işlemlerini gerçekleştirirken göndereni temsilen sözleşme yapan gerçek veya tüzel kişilerdir²⁹. *Freight Forwarder* işletmeleri, taşıma işleri organizasyonunu gerçekleştirebilmek için çeşitli kişilerle farklı sözleşmeler yaparak farklı sıfatlara sahip olabilir³⁰.

Bu başlık altında tartışmak istediğimiz husus, uygulamada sıklıkla kullanılan forvarder teriminin taşıma işleri komisyoncusu kavramını karşılayıp karşılamadığıdır. Bu bağlamda birçok yazar forvarder terimine Türk hukukunda karşılık bulmak için çaba sarf etmiştir. Bunlardan bazıları, Nakliye Organizatörü³¹, Sevkiyatçı³², Navlun Komisyoncusu³³, Taşıma İşleri Organizatörü³⁴ ve Taşıtma İşleri Organizatörü³⁵’dür.

²⁸ Muhittin Doğurucu, Freight Forwarder, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y.9, S.1-4, 2004, s.83, Nil Kula Degirmenci, **Maritime Law In Turkey**, İstanbul, 2017, s.133 (“Maritime Law”)

²⁹ Doğurucu, s.84.

³⁰ Batmaz Silahtaroglu, s.88.

³¹ Hacı Kara, Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder, **Legal Hukuk Dergisi**, Y.4,2006, s.37.

³² Yarkin, s.1.

³³ Tangün, Giriş.

³⁴ Emre Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, Ankara 2011, s.80.

³⁵ Umut Akdeniz, Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** C.4 S.2 Y.2013 s.184. (“Taşıma İşini Üzerine Alma”)

Bununla birlikte Deveci/Çetin ise forvarder teriminin Türk dilindeki karşılığı hususunda her ne kadar fikir ayrılığı bulunsada Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin (UTİKAD) forvarder işletmelerini “Taşıma İşleri Organizatörü” şeklinde belirtmektedir³⁶.

Görüldüğü üzere, yazarlar tarafından forvarder terimine uygun bulunan karşılıklar birbirinden oldukça farklıdır. Bu farklılıkların sebebi ise forvarderin zamanla uğramış olduğu değişim ve hizmet alanlarının genişlemesidir³⁷. Tarafımızca, forvarderin terim olarak karşılığı, yabancı hukukta mevzuattaki durumu da incelenerek Türk kanun koyucuların neyi amaçladığı esas alınmak suretiyle aranacaktır.

Türk hukukunda genel anlamda, forvarder ve sözleşmesi, Taşıma İşleri Komisyonculuğu başlığı altında TTK m.917- 930 arasında hüküm altına alınmıştır. Dolayısı ile E-TTK'ya uygun olarak kanun koyucunun forvarder terime uygun gördüğü karşılık, halen taşıma işleri komisyoncusudur³⁸. Türkiye’de *freight forwarder* olarak meslek birlikleri tarafından hazırlanmış bir genel işlem şartı bulunmamaktadır. Bununla birlikte *International Federation of Freight Forwarders Associations* (“FIATA”)³⁹’nın Türkiye temsilciliğini yapan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (“UTİKAD”)⁴⁰ derneği tarafından FIATA genel işlem şartları ve belgeleri önerilmektedir⁴¹.

Alman Hukuku’nda *Freight forwarder* ve *Freight Forwarder* sözleşmesi, Alman Ticaret Kanunu (“Alman TK”) ‘nun Ticaret İşleri başlıklı 4. kitabının Taşıma İşleri başlıklı 15. kısmında düzenlenmiştir⁴². Forvarderin Almanca karşılığı “*Spedietur*” olup, taşıma hukuku reformundan önceki *Spediteur* kavramı ile reformdan sonraki *Spedietur*

³⁶ D.Ali Deveci/ İsmail Bilge Çetin, **Gemi Acenteleri ve Forvarder İşletmeleri: İşlevler ve Hizmetler**,13.Bölüm, İstanbul, Eylül 2013, s.493.

³⁷ Misili, s.281

³⁸ Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku 1** (Giriş, Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri), 3. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014, s.298.(“Deniz Ticareti”)

³⁹ 03.05.1926 tarihinde Viyana’da kurulan FIATA, hali hazırda 150 ülkede hizmet vermekte olan, birçok taşıma işleri komisyoncusu ve lojistik işletmelerini temsil eden, fakat resmi bir sıfatı bulunmayan sivil toplum örgütüdür. **FIATA**, Freight Forwarding İşletmeleri Yeknesak Kuralları’nı (*FIATA Model Rules*) hazırlamıştır. Bu kurallar için bkz. https://fiata.org/fileadmin/user_upload/documents/Explanatory_Note_to_the_Revision_of_FIATA_Model_Rules_for_Freight_Forwarding_Services.pdf e.t.02.10.2022

⁴⁰ FIATA’nın Türkiye temsilcisi UTİKAD, Ülkemizde ve milletlerarası mecrada karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu taşımacılığı ve kombine taşımacılık ile lojistik hizmetler sunmak suretiyle taşıma organizasyonu faaliyetini üstlenen 350’ye yakın işletmeyi tek çatı altında birleştiren bir sivil toplum kuruluşudur.

⁴¹ Bkz. <https://www.utikad.org.tr/Images/DosyaYoneticisi/31052021tasimavelojistik hizmetlerine iliskin uti kad kurallari.pdf>

⁴² Kanunun resmi İngilizce tercümesine http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0781 adresinden ulaşılabilir. Erişim tarihi: 03.01.2023

kavramı birbirinin aynı değildir⁴³. E-TTK'nin reformdan önceki Alman TK 407-415 paragrafını TTK'nin ise reformdan sonraki Alman TK'nın 453-466 paragrafını neredeyse aynı şekilde uyarladığı düşüldüğünde, Alman Hukuku'nda söz konusu terimin kullanım şekli doğrudan Türk hukukunu ilgilendirmektedir⁴⁴. 1998 reformundan önce Alman TK'sında forvarder, kendi adına ve gönderen hesabına dolaylı temsilci olarak taşıma sözleşmesi akdetmekteydi. Reformdan sonra ise forvarder, şayet gönderen tarafından yetkilendirildi ise doğrudan temsilci sıfatı ile taşıyıcı/taşıyan ile sözleşme yapma yetkisine haiz olmuştur⁴⁵.

Fransız Hukuku'nda, forvarder Alman Hukuku'ndan farklı olarak temsil durumlarına göre iki farklı şekilde kategorize edilmiştir. Fransız Ticaret Kanunu m.L-132'ye göre; sadece aracılık sıfatı ile hareket eden ve taşımayı üzerine almayan forvarder “*transitaire*” olarak anılırken, taşımayı ve bununla birlikte taşıyıcı sorumluluğunu üzerine alan forvarder “*Commissionnaires de transport*” olarak anılmaktadır⁴⁶.

İngiliz Hukuku'nda forvarder hakkında yasal bir düzenleme bulunmamakla birlikte konu genel işlem şartları⁴⁷ ile düzenlenmiştir⁴⁸. İngiliz Hukuku'nda taşımayı üstlenmeyenler için “*forwarding agent*” terimi kullanılmakta iken, taşıma üstlenen forvarder ise “*forwarder as principal*” ile anılmaktadır⁴⁹. Aynı zamanda *freight forwarder* terimi de her ikisini de kapsar nitelikte kullanılmaktadır⁵⁰.

Amerikan Hukuku'nda forvarder hakkında iki ayrı kanun bulunmaktadır⁵¹. İlk kanun *Title 49-Transportation U.S. Code* kanunu olup, bu kanunun 13102. maddesinde *freight forwarder* ifadesi kullanılmış ve bu ifade tanımlanmıştır. Bir başka yasal düzenleme ise *Title 46-Shipping U.S. Code* kanunudur. Bu kanunun 1702.17.maddesinde, uluslararası eşya taşımalarında okyanus taşıma araçları (*Ocean Transportation Intermediaries*)⁵², *Ocean Freight Forwarder* ile *Non Vessel Operating Common Carrier* (“NVOCC”)

⁴³ Misili, s.279 ve burada geçen Karsten Schmidt, **Handelsrecht**, 5. völlig neu bearbeitete Auflage, Bonn 1999, s.954.

⁴⁴ Misili, s. 280

⁴⁵ Misili, s.284

⁴⁶ William Tetley, **Marine Cargo Claims**, 4th. edt, Quebec 2008, s.1734; Ramberg, Jan, Freight Forwarder Law, **Modern Law for Global Commerce**, Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL Vienna, 9-12 July 2007, (Forwarder Law); **Kaynak:** <http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Ramberg.pdf>. e.t. :01.10.2022 s.2-3.

⁴⁷ İngiltere’de BIFA(British International Freight Association) STC 2005 A Standart formu kullanılmaktadır. Form ile formun diğer çeşitleri için bkz.(çevrimiçi)<http://www.bifa.org/content/Trading.aspx>

⁴⁸ Schramm, s.21.

⁴⁹ Schramm, s.21.

⁵⁰ Tangün, s.22.

⁵¹ Misili, s.281

⁵² Schramm, s.22

olarak ikiye ayrılarak tanımları yapılmıştır⁵³. Bu hali ile Amerikan Hukuku'nda ülke içinde bulunan (“*domestic*”) *freight forwarder* ile uluslararası *freight forwarder* olmak üzere iki farklı forvarder bulunmaktadır. Bunlardan *Ocean freight forwarders* Amerikan Federal Deniz Komisyonu'ndan lisans almak ve kurallarına uymak ile mükellef kılınmıştır⁵⁴.

Tüm açıklamalar ışığında forvarder teriminin karşılaştırmalı hukuktaki anlamı ve karşılığının birbirinden farklı olduğu görülmektedir. Bu noktada forvarderin kavram olarak ne ifade ettiği tartışılırken Türk Kanun Koyucuların esas olarak neyi hedeflediği gözetilmelidir. E-TTK'daki düzenleme nazara alındığında taşıma işleri komisyoncusu ile forvarderin tam anlamıyla örtüşmediği düşünülmekte idiye⁵⁵ de 6102 sayılı TTK'ya göre taşıma işleri komisyoncusu için düzenlenen yükümlülükler göz önünde bulundurulduğunda, Kanun Koyucu tarafından taşıma işleri komisyoncusuna forvarder sıfatı yüklendiği görülmektedir⁵⁶.

Bir diğer görüşe göre ise; TTK'da bulunan taşıma işleri komisyoncusunun çeşitli görevleri gözetildiğinde geniş çerçevede lojistik hizmetleri verebilen komisyoncunun, modern anlamda bir forvarder olduğu düşünülmektedir⁵⁷.

Tarafımızca, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ile TTK'dan farklı olarak taşıma işleri komisyoncularının yalnızca kendi adları ve hesapları ile hareket etmelerine (asıl olarak hareket eden) odaklanıldığı gözetildiğinde, Kanun Koyucunun İngiliz ve Fransız Hukuku'na benzer şekilde taşımayı üstlenenler ile taşımayı üstlenmeyenler arasında ayrıma gitme yönünde bir adım attığı düşünülmektedir. Bu hali ile Yönetmelik kapsamında düzenlenen taşıma işleri organizatörü teriminin forvarder terimi ile örtüştüğü kanaatine varılmakta ise de kanunda yerleşmiş bir ifade olarak kullanılan taşıma işleri komisyoncusu terimi çalışmamızda tercih edilmiştir.

1.2.Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi

1.2.1.Unsurları

1.2.1.1.Taşıma Konusunun Eşya Olması

⁵³ Tetley, s.1701. Tangün, s.24-26.

⁵⁴ Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 4th. Edt., Washington 2003, s.534.

⁵⁵ Doğrucu, s. 85.

⁵⁶ Nil Kula Değirmenci, **Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2012, s. 88- 89; Kara, s. 86.

⁵⁷ Misili, s.281.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi gönderen tarafından alıcıya teslim olunacak eşyanın taşınması amacı ile yapılmakta olup, taşıma işleri komisyoncusunun taşınmasını üstlendiği şeyin bir eşya niteliğini haiz olması zorunludur⁵⁸.

Bu sebeple, yolcu taşıma işine aracılık edenlerin taşıma işleri komisyoncusunu sıfatını haiz olmadığı tartışmasızdır. Yolcu taşımacılığına aracılık eden kişiyi, TTK m.917 bağlamında taşıma işleri komisyoncusu addetmek mümkün görülmemektedir. Bu sebeple taşıma işleri komisyoncusunu her durumda Türk Borçlar Kanunu (“TBK”) kapsamında dolaylı temsil yetkisine sahip bir komisyoncu olarak vasıflandırmak da yanlış olacaktır⁵⁹. Zira yolcu taşımacılığına aracılık eden kişinin taşıma işini yapan kişi ile arasındaki bağlılığın sürekli olduğu durumlarda, komisyoncu TTK m.102 anlamında acente olarak nitelendirmek gerekecektir⁶⁰.

Nitekim, Alman hukukunda da yolcu taşımalarına aracılık edenler hakkında, Alman TK 407. paragrafı ve devamı hükümlerinin uygulanamayacağı ve taşıma işleri komisyoncusu (*Spediteur*) sayılmayacağı kabul edilmiştir⁶¹.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsuru olan eşya kavramı, taşıma sözleşmesine konu edilen eşya ile aynı anlamı taşımaktadır. TTK m. 850’nin ilk fıkrası dikkate alındığında her türlü yükün eşya kavramına dahil edildiği görülecektir. Özetle eşya kavramına tüm maddi ve menkul mallar girmektedir. Örneğin hayvanlar, cesetler sıvı gazlar da eşya sayılmaktadır. Taşıma hukuku açısından taşınan eşyanın ekonomik veyahut ticari değerinin bulunması da şart değildir. Zira fabrika atıklarının bir noktadan başka bir noktaya götürülmesinin de taşıma sözleşmesine konu oluşturmasının önünde herhangi bir engel yoktur.

Dikkat edilmesi gereken en önemli hususun ise taşıma sözleşmesinin aksine taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsuru olan eşyanın miktarı üzerinde

⁵⁸ Fiziksel olarak eşya, belirli bir kütleye sahip; eni boyu ve derinliği olan görülebilir veya hissedilebilir tüm varlıkları ifade etmekte olup, bir şeyin fiziksel olarak eşya kabul edilmesi için onun para ile ölçülebilen bir değerinin olması veya hukuki tasarrufa konu edilmesi gerekmemektedir. Eşya hukukundaki eşya kavramı ise, maddi varlığı bulunan, üzerinde insanların hakimiyet kurması mümkün olan, sınırlandırılabilir, iktisadi değeri olan kişilik dışı tüm varlıklardır. Eşyanın, eşya hukukundaki anlamı ile taşıma hukukundaki anlamı farklılık arz etmektedir. Zira, TTK’da eşyaya dair bir tanım bulunmadığı gibi eşya kavramı ile ilgili hiçbir sınırlama mevcut değildir. Bu bağlamda, eşyanın taşıma hukuku anlamında eşya olarak kabulündeki belirleyici etken taşıma aracı ile taşınabilir olup olmadığıdır.

⁵⁹ Aksi yönde bkz. Yargıtay 11. HD. 1237-E. 3298 K. sayılı 17.04.2001 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.: 05.10.2022; İsmail Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, C.II, m.420-815, İstanbul, 2004, s. 2391.

⁶⁰ Sabih Arkan, Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 40, S. 1-4, s.314 (“Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetleri”)

⁶¹ Arkan, **Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetleri**, s.313

anlaşılmasının sözleşmenin esaslı unsuru sayılmadığı ve herhangi bir önemi bulunmadığıdır⁶².

Taşıma sözleşmesinin kurulması için taşınacak eşyanın kime ait olduğu mühim olmadığı gibi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde de bu durum farklı değildir. Daha açık bir şekilde ile izah edersek, taşınan eşyanın sahibi, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmenin taraflarından biri olabileceği gibi sözleşmeye dahil olmayan bambaşka bir üçüncü kişi de olabilir.

1.2.1.2.Eşya Taşıtlmasının Üstlenilmesi

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsurundan bir diğeri eşyanın taşıtlmasının üstlenilmesidir. Eşyanın taşıtlması, taşıma işinin örgütlenmesi, taşıma araçlarını seçmek, taşıma yolunu belirlemek, taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı seçmek ve eşyanın taşıtlması için gerekli tüm taşıma ve ardiye sözleşmelerini yapmayı da kapsayacaktır. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsuru olmakla birlikte komisyoncunun asli edimi niteliğindedir.

Sözleşmeye konu eşyanın taşıtlmasının taşıma işinin tüm safhasına şamil olacak şekilde gerçekleşmesi gerekmediği gibi sözleşmenin geçerliliği için belirli bir taşıma türüne veya tek bir fiziki ortamda taşımaya ilişkin olması da şart değildir. TTK bu hususta belirli bir sınırlama getirmemiş olup, eşya, kara, deniz ve hava yolu kullanmak suretiyle taşıtlabilir ve taşıma işleri komisyoncusu söz konusu eşyanın taşınması halinde gönderen ile yalnızca taşımanın bir bölümü ile sınırlı kalmak kaydı ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi akdedilebilir. İşbu sözleşmenin taşıma işleri komisyonculuğu sıfatını haiz olduğunun tespiti için söz konusu eşyanın taşıtlması ediminin yan edim niteliğinde olmamasına dikkat edilmelidir. Bu noktada göz önüne alınması gereken husus, örneğin bir satım sözleşmesinin yan edimi bağlamında eşyanın taşıtlması edimi üstlenildiğinde işbu sözleşmenin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsurlarını barındırmadığıdır.

1.2.1.3.Ücret

TTK m. 917 ile taşıma işleri komisyonculuğunun ücret karşılığı yapılmasının zaruri bir unsur olduğu düzenlenmiştir. Taşıma işleri komisyoncusu eşyanın taşıyana teslimi ile ücrete hak kazanacaktır. Ücret karşılığı yapılmayan eşyanın taşıtlması ediminin işbu sözleşme hükümleri kapsamında değerlendirilmesi mümkün değildir. Bir ücret karşılığı

⁶² Sabih Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enst.**, Ankara, 1982, s.12. ("Sorumluluk")

olmaksızın gerçekleştirilen taşıma işleri komisyonculuğu faaliyeti TBK'nın vekalet hükümleri çerçevesinde değerlendirilmelidir⁶³.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi uyarınca ücret kesin veya kesin olmayan ücret olarak belirlenebilir olup, ücret kesin olarak belirlendiği durumlarda taşıma işleri komisyoncusu gönderenden olağanüstü giderleri isteyebilirken, kesin olarak belirlenmeyen durumlarda ise taşıma işleri komisyoncusu gönderenden hem olağan hem de olağanüstü tüm giderlerini isteyebilecektir⁶⁴. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi TBK'nın 1. maddesine göre tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulur. Bu bağlamda söz konusu sözleşmenin rızai bir sözleşme olduğunu kabul etmek gerekecektir. Bu sebeple de eşyanın komisyoncuya tesliminin sözleşmenin kurulması aşamasında herhangi rolü olmayacaktır.

1.2.2. Sözleşmenin Kurulması ve Şekli

TTK'nın ilgili hükümleri incelendiğinde sözleşmenin şekli hakkında bir hüküm bulunmadığı görülecektir. Herhangi bir şekle tabi kılınmayan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin, sözleşme özgürlüğünün bir görünümü olduğunu söylemek mümkündür. Hatta tarafların iradelerinin örtüşmediği durumlarda dahi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin zımnen beyan edilen irade açıklamaları ile de kurulması mümkündür. Ayrıca eşyanın teslimine gerek dahi yoktur⁶⁵.

TTK'nın taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin tanımını yaptığı 917. maddesinde açıkça zikredildiği üzere sözleşmenin taraflarından birinin taşıma işleri komisyoncusu olduğu yönünde kuşku yoktur. 6762 sayılı TTK'da taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin karşı tarafını müvekkil terimi doldurmakta iken, 6102 sayılı TTK'da müvekkil yerine "gönderen" terimi tercih edilmiştir.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde, taşıma işleri komisyoncusunun karşı tarafında yer alan kişinin "gönderen" olarak ifade edilmesinde birtakım sorunlar ortaya çıkabileceği düşünülmektedir. Tercih edilecek ticari terim (teslim şekli) bu yönde bir soruna yol açabilir. Bir satış sözleşmesi taraflarının; sözleşme akdetme yükümlülüklerine, masraflara katlanma yükümlülüklerine ve risklerinin dağılımına

⁶³ Rıza Ayhan/Mehmet Özdamar/ Hayrettin Çağlar, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Ticari İşletme Hukuku**, Ankara 2012, s.369.

⁶⁴ Mertol Can, **Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları** Cilt 1, 1. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara, Şubat 2017 s.152.

⁶⁵ Sabih Arkan, Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, **AÜHFD** 1980, C. XXXVII, S. 1-4, s.314.("Borçlar ve Sorumluluk")

ilişkin kurallar içeren Uluslararası Ticari Terimler 'den⁶⁶ (INCOTERMS) örneğin CIF⁶⁷ terimi satıcıya (gönderen) emtianın boşaltma limanına kadar getirilmesi için doğabilecek tüm masrafları ve navlunu karşılamak ve bunlar için sözleşmeler akdetmek yükümlülüklerini atfederken, FOB⁶⁸ teriminde; satıcının alıcının risklerini sigorta himayesi altına almak için, onun lehine, sigorta sözleşmesi ya da taşımanın gerçekleşmesini sağlamak için taşıma sözleşmesi akdetmek yükümlülükleri bulunmamaktadır. Dolayısıyla satış sözleşmesi tarafları arasında FOB teriminin tercih edilmesi durumunda, taşıma işleri komisyoncusu ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini akdedecek taraf, aksi kararlaştırılmadıkça, eşyayı taşıyıcıya teslim eden (gönderen) değil alıcı(gönderilen) olmak gerekecektir⁶⁹. Karan, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin karşı tarafına "gönderen" yerine "işveren" denilmesinin daha uygun olduğunu ifade etmektedir⁷⁰.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi her ne kadar yazılı veya resmi bir şekle tabi kılınmadı ise de taraflar arasında ihtilaf çıkması durumunda sözleşmenin varlığını tevsik edecek nitelikte belgelerin varlığından söz etmek mümkündür. Taraflar arasında ihtilaf yargı önüne taşındığında sözleşmenin varlığına karine teşkil edecek belgeler;

⁶⁶ INCOTERMS, Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından uluslararası ticarete kullanılan terimlerin bir standarda kavuşturulması amacıyla uygulamaya konulan bir programdır. Tarafların satım sözleşmesinde INCOTERMS kurallarına atıfta bulunmaları ile gümrük ve sair dış ticaret işlemlerini kimin yapacağı; malların teslim yerinin neresi olduğu, taşıma sözleşmesini kimin yapacağı ve taşıma ücretini kimin ödeyeceği; sigortaya ilişkin esaslar; malların teslimine kadar geçen zamanda ortaya çıkan masraflardan kimin sorumlu olacağı; teslim anına kadar geçen zamanda mallara gelen zarara kimin katlanacağı gibi hususlara hukuki çözüm getirilmeye çalışılmaktadır.

⁶⁷ CIF(*Cost Insurance And Freight*) teslim şekli uluslararası ticarete en yaygın kullanılan teslim şeklidir. CIF teslim şeklinin tercih edildiği durumlarda, satıcı, malları gemide teslim etmeli ve buna ilaveten malların taraflarca kararlaştırılan varma limanına taşınması için bir taşıma sözleşmesi yapmalı masraf ve navlunları ödemelidir. Deniz veya iç su taşımacılığında kullanılan diğer teslim şekillerinden farklı olarak CIF teslim şeklinde satıcı, söz konusu yükümlülüklerine ek olarak ayrıca malların yolculuk sırasında maruz kalacağı ziya ve hasar riskine karşı bir sigorta sözleşmesi yapmalıdır. CIF teslim şeklinde sınırlı kapsamlı bir sigorta [Örneğin; ICC C Klotu] yeterlidir. Incoterms 2020, <https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/08012020incoterms2020414196.pdf>. e.t.:03.10.2022 Gemide teslim ibaresi için bkz. Üner Ertem, **Dış Ticaret İşlemleri**, Ekin, Bursa, 2015, s.161

⁶⁸ FOB (*Free On Board*) teslim şekli, malların satıcı tarafından, önceden belirlenen yükleme limanında, alıcının seçmiş olduğu gemide veya bu şekilde önceden teslim edilmiş olan malları temin etmek suretiyle teslim edilmesini ifade etmektedir. Malların belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından belirlenen gemide teslim edildiği tarihten itibaren bütün ziya ve hasar ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Kısaca; Kontrol, Paketleme, markalama, ihracat prosedürleri ve yüklemeyle ilişkin yükümlülükler satıcıya olup, taşıma boşaltma ve ithalat yükümlülükleri alıcı üzerindedir. FOB taşıma şeklinde satıcının, alıcıya karşı sigorta ettirme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Incoterms 2020, <https://www.utikad.org.tr/Images/Duyuru/08012020incoterms2020414196.pdf>. e.t.:03.10.2022

⁶⁹ Nil Kula Değirmenci, Konışmantonun Hukuki ilişkiyi Belirleme işlevinin iki Boyutu ve Bu İlişkinin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi** 2013, C. 12, S. 24, s. 143-165.

⁷⁰ Karan, s. 159.

FIATA Konişmento ve dokümanlarıdır⁷¹. Yine, taraflar arasındaki e-mail yazışmaları, taraflar arasındaki işlem geçmişi, konişmento, yükleme talimatı, ordino, faturalar başta olmak üzere taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin varlığının, ispata elverişli her türlü delil ile ortaya koyulması mümkündür.

1.3.Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

TTK m.917 f.1 hükmünde ifade edildiği şekli ile, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile komisyoncu eşya taşıtmayı taahhüt etmekte iken, gönderen komisyoncuya ücret ödeme yükümlülüğü altına girmektedir. Bu sebeple taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi öncelikle her iki tarafa borç yükleyen ivazlı bir sözleşmedir⁷². Aynı zamanda taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsurlarının TTK m.917 ile m.930 arasında düzenlendiği gözetildiğinde ana unsurları yasa ile belirlendiği için tipik bir sözleşmedir.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin temel unsuru ise komisyoncunun eşya taşıtma borcu olup söz konusu borç iş görme edimi faaliyeti kapsamındadır. Hali ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi bir iş görme sözleşmesidir⁷³. Bu noktada taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin iş görme sözleşmesi türlerinin özel bir çeşidi mi olduğu veyahut bu sözleşme tiplerinden ayrı bir sözleşme tipi mi olduğu sorusu cevaplandırılmalıdır.

E-TTK döneminde taşıma işleri komisyonculuğunun TBK m.532 kapsamında bir komisyon sözleşmesi olduğu kabul edilmekteydi. TBK'nın ilgili hükmünde yer alan alım satım komisyonculuğu sözleşmesi ücret karşılığında kendi adına ve müvekkil hesabına kıymetli evrak ve taşınırın alım veya satımını üstlenen bir iş görme sözleşmesidir. Bu bağlamda, TBK uyarınca komisyoncunun kendi adına ve müvekkil hesabına iş yaptığını söylemek mümkündür. Nitekim E-TTK uyarınca taşıma işleri komisyoncusu da kendi adına ve gönderen hesabına iş yapmaktaydı. Fakat TTK'ya getirilen yeni düzenlemeler ile TTK m.917 bu hususta önemli değişikliklere gidilerek, E-TTK m.808'in aksine kanun koyucu taşıma işleri komisyoncusunun başkası hesabına hareket etme unsurunu artık bu

⁷¹ 1926 yılında Viyana'da kurulan taşımacılık alanındaki en büyük uluslararası sivil toplum kuruluşu olan FIATA (Fédération Internationale des Associations de Trasitaires et Assimilés), eşya taşımacılığı uluslararası ticaretin en önemli bileşenlerinden biri olduğundan, birçok belge ile doküman hazırlayarak taşıma işleri komisyoncularının kullanımına sunmuştur. FIATA'nın söz konusu belgeleri hazırlarken birincil amacı, gönderen ve taşıma işleri komisyoncuları arasındaki ilişkileri birleştirmek ve düzenlemektir. Türkiye'de bu belgelerin (FCR,FCT,FBL) basım ve dağıtım lisans hakkı UTİKAD'a(Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) aittir.

⁷² Misili, s.299

⁷³ Cevdet Yavuz/ Faruk Acar/ Burak Özen, **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, İstanbul, Ocak 2014, s.34.

sözleşmenin zaruri şartı olmaktan çıkarmıştır. E-TTK'dan temel farkı Alman TK 454.3'den⁷⁴ uyarlanan TTK m.918 f.3 hükmü uyarınca artık taşıma işleri komisyoncusunun yetkilendirilmesi şartıyla gönderen adına da iş görebilecek olmasıdır. Oysa bu hüküm gerek E-TTK'da gerekse TBK çerçevesince değerlendirildiğinde komisyonculuk sözleşmesinin amacına ters düşmektedir. Nitekim, komisyonculuk sözleşmesinde komisyoncu yalnızca dolaylı temsilci gibi hareket etmek suretiyle kendi adına ve müvekkil hesabına sözleşme akdedebilir. Bu sebeple TTK'da meydana gelen değişiklikler ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin borçlar hukuku çerçevesinde bir komisyon sözleşmesi olduğunu söylemek mümkün olmayacaktır. Yine de Alman TK'dan iktibas edilen TTK m.918 f.3'te kanun koyucunun amacını anlamak açısından Alman TK'nın ilgili hükmünü incelemekte fayda görmekteyiz.

Alman Hukuku'nda forvarder sözleşmesi Taşıma Reformu ile yeniden düzenlenmiş olup, Alman TK'nın Ticaret İşleri Başlıklı 4. Kitabının "Taşıtma İşleri" başlıklı 15. Kısımında 453 ile 466. paragraflar arasında yer almaktadır. Forvarder teriminin Almanca karşılığı *Spediteur*'dur. İlgili reformdan önceki *Spediteur* kavramı ile sonraki birbirinin aynı değildir. TTK'nın reformdan sonraki Alman TK 453-466 paragraflarını neredeyse aynı şekilde iktibas ettiği göz önüne alındığında Alman Hukukunda *Spediteur* kavramının nasıl kullandığı Türk hukuku açısından önem arz etmektedir. 1998 reformundan önce Alman TK'da taşıma işleri komisyoncusu olarak forvarder, kural olarak kendi adına gönderen hesabına taşıma sözleşmesi akdederken dolaylı temsilci konumundaydı. Yani *Sprediteur*, E-TTK'da olduğu gibi bir komisyoncu gibiydi. Yürürlükteki Alman TK 454.3 hükmünde ise forvarder kendi adına veya yetkilendirilmesi kaydıyla gönderen adına taşıma sözleşmesini ifa ederek eşyaları taşıtabilmektedir⁷⁵. Dolayısı ile artık forvarder hem Türk hukukuna hem Alman hukukuna göre; yetkilendirilmiş olması kaydıyla doğrudan temsilci gibi hareket ederek bir taşıyıcı/taşıyan ile gönderen adına eşyaların taşınması amacıyla taşıma sözleşmesi kurabilmektedir⁷⁶. Bu hali ile taşıma işleri komisyoncusunun doğrudan temsilci sıfatı ile gerçekleştirdiği taşıma sözleşmelerinde, işbu sözleşmeden doğan hak ve yükümlülükler de gönderen nezdinde meydana gelecektir.

⁷⁴Kanunun resmi İngilizce tercümesine http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0781 adresinden ulaşılabilir. e.t.: 03.01.2023

⁷⁵ Kanunun resmi İngilizce tercümesine http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0781 adresinden ulaşılabilir. Erişim tarihi: 03.01.2023

⁷⁶ Misili, s.299.

Kanaatimizce, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, E-TTK m.808 f.1 hükmü gereğince, her ne kadar TBK m. 532 ile düzenleme altına alınan alım satım komisyonculuğunun bir türü olarak kabul gördüyse de hali hazırda TTK m.917 ile m.930 arasında yer alan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesindeki komisyoncu terimi yanıltıcı olabilmektedir. Zira, ülkelerin gün geçtikçe zenginleşmesi ile milletlerarası ticaret hacminin artış göstermesi, taşıma türlerinin farklılaşması ile beraberinde rekabetin de artması vb. sebepler taşıma işleri komisyoncusunun daha geniş bir alanda faaliyet göstermesi zorunluluğunu gerektirmiş ve bu gereklilik yeni düzenlemeler ile TTK m.918 uyarınca farklı yan yükümlülükler edinmesini sağlamıştır. Gerek dolaylı temsil gerekse doğrudan temsil ilişkisi yaratabiliyor oluşu ve ilaveten TBK kapsamında düzenlenen iş görme sözleşmelerinden yalnızca bir tanesine giremeyecek şekilde TTK m.918 uyarınca farklı yan yükümlülükler yaratabilmesi, ayrıca TTK m. 921, m. 926 ve m. 927’de düzenlenen hallerde taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı hak ve yükümlülüklerine de haiz olabilmesi halleri birlikte ele alındığında, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi her iki tarafa da borç yükleyen, ivazlı(karşı edimli) bir iş görme sözleşmesidir. Bu hali ile bu sözleşmeyi modern anlamda bir forvarder sözleşmesi olarak nitelendirmek yanlış olmayacaktır⁷⁷.

1.4. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin İfa Şekilleri

1.4.1. Sözleşmenin İfasında Genel Esas

Taşıma işleri komisyonculuğunu sözleşmesinin ifasında genel esas, taşıma işleri komisyoncusunun kendi adına gönderen hesabına taşımanın örgütlenmesidir. Bu kapsamda komisyoncu üçüncü kişilerle yapacağı gerekli olan sözleşmelerle taahhüt ettiği taşıma ediminin ifasını yerine getirmektedir. Dolayısı ile taşıma işleri komisyoncusunun dolaylı temsil yetkisine dayanarak yaptığı sözleşmelerden doğan hak ve yükümlülükler komisyoncuya aittir⁷⁸.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ifasında genel esas bu olmakla birlikte, Kanun Koyucu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ifası bakımından özel ifa şekillerine yönelik hükümlere yer vermiştir. Detaylıca izah edeceğimiz üzere taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin özel ifa şekillerinden komisyoncunun taşımayı da üstlenmesi, toplama yük hali ve kesin ücretin kararlaştırılması halleri diğer ifa

⁷⁷ Misili, s.288.

⁷⁸ Fatma Hızır, Türk Borçlar Kanunu Kapsamında Alım-Satım Komisyoncusunun Temsil Yetkisi, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 65, S. 4,2016, s. 2871.

şekillerinden farklı olarak taşıma işleri komisyoncusunun “asil” rolünü ortaya koymaktadır.

1.4.2. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin Özel İfa Şekilleri

1.4.2.1. Komisyoncunun Gönderen Adına Sözleşme Akdetmesi

E-TTK'dan farklı olarak, TTK m. 918 f.3 hükmü ile komisyoncunun gönderen tarafından yetkilendirilmesi vasıtası ile taşıma işleri komisyoncusunun taşımanın örgütlenmesi kapsamında yapacağı sözleşmeleri gönderen adına akdetmesi mümkün kılınmıştır.

Taşıma işleri komisyoncusu, gönderen adına hareket edeceği durumlarda, bu hususta karşı tarafa bildirim yapmak durumundadır⁷⁹. Taşıma işleri komisyoncunun, hesabına hareket ettiği kişinin yalnızca adını beyan etmesi, temsil olunan adına hareket ettiği anlamına gelmemektedir⁸⁰. Fakat, güven ilişkisi çerçevesinde, şayet üçüncü kişilerce komisyoncunun gönderen adına hareket etmesi kabul edilebilir mahiyetteyse ve bu durum makul karşılanabiliyorsa bu durumda doğrudan temsil söz konusu olur⁸¹.

Taşıma işleri komisyoncusu gönderen adına hareket ettiğinde yapılan sözleşmeler bakımından doğrudan temsil söz konusu olduğundan, taraf sıfatı ve dolayısı ile taraf sıfatına bağlı olarak bu sözleşmelerden doğan hak ve yükümlülükler doğrudan gönderene ait olur⁸².

1.4.2.2. Toplama Yük

Taşıma işleri komisyoncu, farklı yük sahiplerinin yükünü konsolide etme ve kendi hesabına akdedilen tek bir taşıma sözleşmesi altında taşımalarını sağlama hakkına sahiptir. E-TTK'da yer almayan taşıma işleri komisyoncusunun bu hakkı TTK'nın 927. maddesi ile toplama yük başlığı altında düzenlenmiştir. Kanun koyucu ilgili madde hükmünün ikinci fıkrası ile bu hakkını kullanan taşıma işleri komisyoncusunun toplama yükün taşınması hususunda taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olacağını ifade etmektedir. Nitekim söz konusu hâlde, taşıma işleri komisyoncusunun, gönderenin değil, kendisinin hesabına hareket ettiği gözetildiğinde, aksi bir düzenleme, gönderenin menfaatlerine aykırılık teşkil ederdi⁸³.

⁷⁹ Fikret Eren, **6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 4. Baskı, Ankara, 2012, s. 390.

⁸⁰ Halil Arslanlı, **Kara Ticareti Hukuku Dersleri**, Umumi Hükümler, İstanbul, 1960, s.193.

⁸¹ Cevdet Yavuz, **Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil**, İstanbul, 1983, s.56.

⁸² Can, s. 142.

⁸³ Akdeniz, **Taşıma İşini Üzerine Alma**, s.200

Uygulamada, komisyoncunun taşıma işini üzerine aldığı hallen zikreden m. 926 ile toplama yük taşıma hallerini düzenleyen m. 927 sıklıkla bir arada ortaya çıksa da kanun koyucu iki farklı varsayımın bulunduğunu kabul etmekle bu durumu ayrıca düzenlemiştir⁸⁴.

1.4.2.3. Kesin Ücret

Eşyanın taşıtılmasını üstlenen taşıma işleri komisyoncusunun, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden kaynaklanan temel hakkı ücrettir. Ücret, sözleşmede ayrı olarak belirlenebileceği gibi, taşıma ücretini ihtiva eden kesin bir bedel olarak da kararlaştırılabilir. Nitekim bu husus TTK'nın kesin ücret başlığını taşıyan 921 inci maddesi ile hüküm altına alınmıştır.

Kesin ücretten bahsedilmek için mutlaka gönderen ile komisyoncu arasında anlaşma bulunmalıdır. Söz konusu anlaşma sözleşmede açıkça belirtilebileceği gibi, sürekli iş ilişkisinde ya da komisyoncunun yaptığı reklamlar ve verdiği ilanlar sonucunda olduğu gibi zımni olarak da kararlaştırılması mümkündür⁸⁵.

Tarafların kesin ücret üzerinde anlaşmalarının varlığı, söz konusu ücretin hem taşıma işleri komisyoncusunun, komisyonculuk yükümlülükleri için ücret alacağını hem de taşıma ücretini kapsaması halinde mümkündür. Zira, TTK m.918 hükmünde komisyoncu için öngörülmüş yükümlülüklerin tamamı veya bir kısmı hakkında götürü bir ücret üzerinde anlaşılması halinde kesin ücret anlaşmasından bahsetmek mümkün olmadığı gibi aynı şekilde taşıyıcıya ödenecek ücret kesin olarak belirlenmiş fakat bunun yanında komisyon ücretinin de ödeneceği kararlaştırıldı ise bu halde de kanunun öngördüğü şekli ile bir kesin ücret anlaşmasından bahsedilemez.

Bu bağlamda TTK m.921 öngörülen ikinci cümlesi ile komisyoncunun, “olağan olduğu hallerde giderlerin ödenmesini talep etme” hakkının baki olduğu göz önüne alındığında, kesin ücretin tüm taşıma giderlerini kapsamasının şart olmadığı kanaatine varılsa dahi kesin ücretten bahsedebilmek için belirlenen ücretin mutlak surette taşıma giderini kapsaması gerekmektedir.

Sözleşmenin tarafları arasında kesin ücretin kararlaştırıldığı durumlarda, komisyoncu, taşıma ücretini yaklaşık olarak hesap etmesinin ardından, işbu ücrete kendi karını da

⁸⁴ Bkz. TTK m. 927 gerekçesi şu şekildedir: “...Uygulamada, yüklenicinin taşıma işini üzerine aldığı haller ile bu maddede öngörülen toplama yük taşıma halleri sıklıkla bir arada ortaya çıkmaktadır. Ancak, hukuki açıdan, burada iki farklı varsayımın bulunduğu kabul edilmiştir. Bu nedenle toplama yük ile ilgili kurala bu maddede ayrı bir hüküm olarak yer verilmiştir.” **TBMM**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s.273.

⁸⁵ Umut Akdeniz, Taşıma İşleri Komisyonculuğunda Kesin Ücret Anlaşması ve Bunun Hukuki Sonuçları, **Legal Hukuk Dergisi**, C:11 Sayı:132 Yıl:2013, s.39. (“Kesin Ücret”)

ekleyerek bu bedeli gönderene bildirir. Bu durumun olası bir sonucu olarak da gönderen taşıma ücreti hususunda net bir bilgiye sahip olmayacaktır.

Kesin ücretin kararlaştırıldığı durumlarda komisyoncu, taşıma sözleşmesini kendi hesabına akdettiğinden, mümkün olduğunda az taşıma bedeli ödemek ve bu vesile ile kazancını arttırabilmek adına, ehil veyahut güvenilir olup olmadığına bakmaksızın, taşıma işini en uygun meblağ ile gerçekleştirecek taşıyıcı seçme yoluna gidebilir. Söz konusu tehlikenin taşıma işleri komisyoncusunu, taşımaya ilişkin hak ve yükümlülükler bakımından taşıyıcı sorumluluğuna tabi kılınmak suretiyle önlenilebileceği düşünülerek, komisyoncunun ücret olarak taşıma masraflarını da kapsayan tek bir bedel kararlaştırıldığı hallerde, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının ve taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacağı hüküm altına alınmıştır.

Bu açıdan faturada alacağın taşıma işinden kaynaklandığı ya da navlun olarak nitelendirildiği durumlarda pek tabidir ki taşıma işleri komisyoncusunun eşya taşıma borcu altına girdiği varsayılacaktır. Ancak uygulamada mali gerekçelerle taşıma işleri komisyoncularının taşıma taahhüdü üstlenmemiş olmalarına rağmen faturalarında alacaklarını navlun olarak nitelendirdikleri görülmektedir⁸⁶. Söz konusu halde komisyoncunun taşıyıcının hak ve yükümlülüklerine sahip olmasının yerindeliği hususunda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Karan⁸⁷; böyle bir halde, söz konusu kişilere hizmetlerinin taşımaya değil, sadece aracılığına yönelik olduğuna ilişkin karşı delil getirme imkanı tanınmalı, bilhassa var olan sevk mektubunda taşımacı olarak isimlerinin gözükmeyeceği ve ayrı bir senette taşıma taahhüdü altında girdikleri ortaya konmadığı sürece salt faturadan hareketle taşıma işleri komisyoncularının taşıyıcı olarak kabulünden kaçınılması gerektiğini savunmakta iken, Akdeniz; taşıyıcının eylemlerinden sorumluluğu bulunmayan taşıma işleri komisyoncusunun ücretinin, taşıma giderini de kapsayan kesin bir bedel olarak belirlenmesi durumunda, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olması; bir başka deyişle taşıyıcının sorumluluğuna tabi kılınmasının son derece yerinde olduğunu savunmakta olup aksinin gönderenin menfaatlerine aykırılık teşkil edeceğini ileri sürmektedir⁸⁸. Alman Ticaret Kanunu

⁸⁶ Hakan Karan/ Özgenur Kara/ İzel Varan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi**, 2. Bası, Yetkin Yayınevi, Ankara, s.29.

⁸⁷ Hakan Karan, TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk, **XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bankacılık Enstitüsü, Ankara, 2013, s.168 vd.

⁸⁸ Akdeniz, **Kesin Ücret**, s.48.

Tasarısı⁸⁹’nda da belirtildiği üzere, her kim bir edim için kesin bir ücret almayı kararlaştırmışsa o kişi edimi bizzat yerine getirmeyi de üstlenmiş olur. İşbu ifade çerçevesinde değerlendirdiğimizde kanaatimizce de taşıma edimi için kesin bir ücret kararlaştıran komisyoncunun taşıyıcının sorumluluğuna tabi kılınmasının yerinde olduğu düşünülmektedir.

Bu yönü ile kesin ücretin kararlaştırıldığı durumlarda taşıma işleri komisyoncusu için ve taşıyıcı için öngörölmüş hükümler yan yana uygulama alana bulacağını söylemek mümkündür. Kesin ücretin kararlaştırılmış olması, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin özel ifa hallerinden biri olduğu hususunda şüphe yoktur. Komisyoncunun, yalnızca taşıma işinden doğan haklar ve yükümlölükler yönünden taşıyıcı/taşıyan sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Bu hali ile taşıma işleri komisyonculuğu faaliyetinden doğan hak ve yükümlölükler için TTK’da taşıma işleri komisyonculuğu için öngörölmüş hükümler uygulama alanı bulacaktır⁹⁰.

1.4.2.4. Komisyoncunun Eşyanın Taşınmasını da Üstlenmesi

TTK m. 926 hükmü ile taşıma işleri komisyoncunun eşyanın taşınmasını da üstlenmesi mümkün kılınmıştır. E-TTK m. 814 uyarınca komisyoncunun taşıma işini üstlenmesi, tarafların bu hususu kararlaştırmaları halinde mümkünken, TTK m. 926 uyarınca komisyoncu bu hakkı herhalde haiz kılınmıştır. Kanun metninde taşıma işleri komisyoncusuna atfedilen bu hakkın nasıl yerine getirileceği hususunda herhangi bir ibare yer almamaktadır. Bu hakkın gönderene bildirimde bulunmak suretiyle kullanılması gerekmekte olup⁹¹ bu husus ilgili madde gerekçesinde dahi zikredilmektedir⁹². Ancak bildirimin şekline ilişkin olarak madde gerekçesinde de bir açıklık bulunmamaktadır.

İlgili madde hükmünde komisyoncusunun eşyanın taşınmasını bizzat üstlenmesi gerektiği belirtilmiş ise de bu söylem, komisyoncunun mutlaka kendi vasıta ve adamları ile taşımayı fiilen gerçekleştireceği anlamına gelmemektedir. Bizzat yerine getirme komisyoncunun kendisi tarafından gerçekleştirilebileceği gibi, filli taşıyıcılar tarafından da gerçekleştirilebilir⁹³. Komisyoncu kendisi tarafından gerçekleştirdiği taşımalarda,

⁸⁹ 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu Tasarısı, s.262.

⁹⁰ Akdeniz, **Taşıma İşini Üzerine Alma**, s.192.

⁹¹ Arkan, **Sorumlölük**, s.315

⁹² Bkz. TTK m. 926 gerekçesi şu şekildedir: “...Tasarı ile getirilen yeni düzenlemeye göre, yüklenici her halde bu hakkı haizdir ve gönderene bu hakkını kullanacağını bildirerek taşıyıcı veya taşıyan sıfatını iktisap edecektir.” **TBMM**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s.273.

⁹³ Hüseyin Ülgen/ Mehmet Helvacı/ Abuzer Kendigelen/ Arslan Kaya/ Ertan Nomer, **Ticari İşletme Hukuku**, 4. Bası, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 765.

eşya taşıma sözleşmesinin iki tarafında da yer alır⁹⁴. Ayrıca, taşımayı üstlenen komisyoncunun taşımanın bir kısmını üstlenmesi, diğer kısım için başka bir taşıyıcı ile dolaylı temsil yetkisine dayanarak gönderen hesabına taşıma sözleşmesi akdetmesi mümkün olduğunun altını çizmek gerekmektedir.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin özel ifa şekillerinden kesin ücretin düzenlendiği m. 921 ile toplama yükün düzenlendiği m.927, komisyoncunun söz konusu ifa şekillerini kullanmak suretiyle edimini yerine getirdiği hallerde, komisyoncunun taşıyıcı veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olduğunu belirtmiştir. TTK m.926 hükmünde, taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üstlenmesi ile komisyoncunun taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı/taşıyan sayılacağı hüküm altına almıştır. TTK'nın ilgili maddelere ilişkin gerekçesinde maddeler arasında böyle bir farklılık bulunup bulunmadığına ilişkin herhangi bir açıklamaya yer verilmemiştir. Akdeniz'e göre; m. 926 m.921 ve m.927'de sarf edilen ifadeler esasen bir fark arz etmemektedir⁹⁵.

Taşıma işleri komisyoncusunun asil sıfatı ile hareket ettiği tüm ifa şekilleri için belirtmiş olduğumuz gibi burada da komisyoncu taşımayı da üstlenme hakkını kullanması durumunda, yalnızca taşıma işi ile ilgili olarak taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine de sahip olacaktır. Bu noktada taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülüklerle sahip olmaya devam edeceği kuşkusuzdur.

1.5.Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinden Doğan Akdi İlişkiler

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile iki ayrı akdi ilişki vücut bulur⁹⁶. Bu ilişkilerden birincisi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin tarafları olan taşıma işleri komisyoncusu ile gönderen arasındaki ilişkidir. İkincisi ise; taşıma işleri komisyoncusu ile onun taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine istinaden edimlerini yerine getirmek üzere yapmış olduğu sözleşmelerin diğer tarafları arasında kurulan ilişkilerdir.

Sözleşmeye dayanan akdi ilişkiler dışında, taşıma işleri komisyonculuğu faaliyetinin, gönderen-komisyoncu-taşımanın örgütlenmesi amacıyla yapılan sözleşmenin diğer akdi biçiminde üç köşeli sahip olması sebebiyle taşıma işleri sözleşmeleri dolayısı ile ortaya çıkan ve sözleşmeye dayalı olmayan ilişkiler de mevcuttur⁹⁷.

⁹⁴ Can, s. 145.

⁹⁵ Akdeniz, **Taşıma İşini Üzerine Alma**, s. 184

⁹⁶ Hızır, s.2879.

⁹⁷ Umut Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2013, s.40. ("Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi")

1.5.1.Gönderen- Taşıma İşleri Komisyoncusu

Taşıma işleri komisyoncusu ile gönderen arasındaki ilişki taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine dayanmaktadır. Bu durum taşıma işleri komisyonculuğu faaliyetinde diğer ilişkilerin doğmasına temel oluşturur⁹⁸. Bu sebeple, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi öğretide iç sözleşme ya da temel sözleşme olarak adlandırılır⁹⁹.

Taşıma işleri komisyoncusu eşya taşıma sözleşmesini kural olarak kendi adına gönderen hesabın yapmakta olup, bu hali ile de taşıma işleri komisyoncusu dolaylı temsil yetkisine haiz olur¹⁰⁰. Bu hali ile gönderen, tarafı olduğu taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile TBK m.195 f.1 kapsamında komisyoncu ile borcun iç yüklenilmesi sözleşmesini¹⁰¹ akdetmiş sayılır ve komisyoncunun üstlendiği borçlardan onu kurtarma yükümlülüğü altına girer. Diğer yandan taşıma işleri komisyoncusu da üçüncü kişilerle girdiği ilişkilerden doğan hak ve alacakları gönderene devretmekle yükümlüdür.¹⁰² Bu yükümlülüğün taşıma işleri komisyoncusunun yetki almak suretiyle eşya taşıma sözleşmesini gönderen adına akdetmiş olduğu doğrudan temsil halinde ortaya çıkması söz konusu değildir.

Alt taşıma işleri komisyoncusunun¹⁰³ ve müteakip taşıma işleri komisyoncusunun¹⁰⁴ varlığı halinde, bunlarla gönderen arasındaki ilişki de ise; alt taşıma işleri komisyoncusu, asıl komisyoncusu hesabına çalışmakta ve asıl taşıma işleri komisyoncusunun gönderen ile olan ilişkisinde onun ifa yardımcısı konumundadır. Alt taşıma işleri komisyoncusu ile gönderen arasında doğrudan bir ilişkiden bahsetmek mümkün değildir. Müteakip taşıma işleri komisyoncusu açısından ise taşıma işleri komisyoncusu gönderen sıfatını haizdir.

⁹⁸ Hızır, s. 2881.

⁹⁹ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.40.

¹⁰⁰ Can s.142; Hızır, s. 2885.

¹⁰¹ Borcun iç üstlenilmesi, üçüncü bir kişi ile borçlu arasında tanzim edilen bir sözleşmede, üçüncü kişinin borcu bizzat yerine getirerek veyahut alacaklının rızası doğrultusunda borcu üstlenerek borçluyu borcundan kurtarmayı ivazlı ya da ivazsız olarak taahhüt etmesidir.

¹⁰² Taşıma işleri komisyoncusunun üçüncü kişilerle yaptığı hukuki işlemler sonunda doğan hakların geçici bir süre komisyoncuya ait olduğu, ekonomik olarak ise gönderene ait olduğu yönünde görüş için bkz. Hızır, s.2883.

¹⁰³ “Alt taşıma işleri komisyoncusu, asıl taşıma işleri komisyoncusu tarafından, esasen kendi yükümlülüğü olan eşyanın taşınması işini yerine getirmek üzere atanan kişidir. Asıl taşıma işleri komisyoncusu ile alt taşıma işleri komisyoncusu arasındaki ilişki de TTK’nın 917 vd. maddelerine uygun bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine dayanır.” bkz. Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.40

¹⁰⁴ “Taşıma işleri komisyoncusunun bizzat yerine getirmek zorunda olmadığı edimleri yerine getirmek üzere atadığı yeni komisyoncuya müteakip taşıma işleri komisyoncusu denmektedir. Müteakip taşıma işleri komisyoncusu genellikle uluslararası taşımalarda taşımanın belli bir kısmı için görevlendirilir.” Bkz. Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.41

Bu bağlamda gönderen ile müteakip taşıma işleri komisyoncusu arasında doğrudan bir ilişki söz konusu değildir.

1.5.2. Taşıma İşleri Komisyoncusu- Taşıyıcı

Taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı arasındaki ilişki öğretide dış ilişki olarak adlandırılır¹⁰⁵. Taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı arasındaki ilişki eşya taşıma sözleşmesine dayanmakta olup, komisyoncu kural olarak eşya taşıma/navlun sözleşmesini kendi adına yaptığından söz konusu sözleşme bakımından gönderen sıfatını haiz olacaktır. Bu hali ile komisyoncu, taşıyıcıya talimat verme ve taşımadan doğan sair hakları kullanabilme yetkisini haizdir.

Bu meyanda TTK m.918 f.3 uyarınca gönderen adına hareket etmeye yetkilendirildiği hallerde, işbu yetkiyi kullanmak suretiyle taşıma sözleşmesi akdetmesi durumunda komisyoncu ile taşıyıcı arasında herhangi bir ilişkinin meydana gelmeyeceğine dikkat edilmelidir.

1.5.3. Gönderen-Taşıyıcı

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini de üstlendiği özel ifa hali hariç olmak üzere, gönderilen ile taşıyıcı arasında doğrudan bir hukuki ilişki meydana gelmeyecektir. Bunun olası bir sonucu olarak da taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde, taşıyıcı komisyoncunun başkası hesabına hareket ettiğini bilse dahi, gönderenin taşıyıcıya doğrudan talimat vermesi söz konusu olmayacaktır¹⁰⁶. Gönderen ancak komisyoncuya talimat verebilir. Komisyoncu ise gönderenden aldığı işbu talimatı, eşya taşıma sözleşmesinin göndereni sıfatı ile taşıyıcıya iletacaktır.

Bu hali ile, gönderen ile taşıyıcı arasında doğrudan bir ilişki bulunmaması sebebi ile gönderen, komisyoncunun kendi adına gönderen hesabına akdettiği sözleşmeden doğan alacaklarını ancak komisyoncunun ona devretmesinden sonra ileri sürebilecektir. Nitekim bu husus TTK m.922 ile düzenlenmiştir. Söz konusu hüküm, devrin ne şekilde yapılacağına ilişkin bir açıklama getirmemiştir. Bu noktada, TTK m.917 f.3 ve TBK m.532 f.2 atfı ile TBK m.509 hükümlerinin uygulama alanı bulup bulamayacağı sorusu cevaplandırılmalıdır. TBK'nın ilgili hükmü ile vekilin kendi adına ve vekalet veren hesabına gördüğü işlemlerden doğan üçüncü kişilerdeki alacağının, vekalet verenin vekile karşı bütün borçlarını ifa ettiği anda kendiliğinden geçeceği düzenleme altına alınmıştır. Hükümden, devrin gerçekleşmesinin, vekalet verenin, vekile karşı tüm

¹⁰⁵ Ali Bozer/ Celal Göle, **Ticari İşletme Hukuku**, 7. Bası, Banka ve Tic. Huk. Araş. Enst., Ankara, 2021, s.92.; Ernst Hırş, **Ticari İşletme Hukuku**, Ankara, 1948, s.735.

¹⁰⁶ Bozer/Göle, s.92.; Ayhan/Özdamar/Çağlar, s. 362.

borçlarını ifa etmesi şartına tabi kılındığını görmekteyiz¹⁰⁷. TTK m. 922 hükmünün uygulanabilmesi için borçların ifa edilmesine yönelik bir şart öngörülmemiştir.

Doktrinde TTK m.922’de bahse konu devrin gerçekleşme şekli hususunda birtakım görüşler mevcuttur. CAN¹⁰⁸, devrin esasen alacağın devrine ilişkin hükümler olan TBK m.183 vd.’na göre yapılması gerektiği ileri sürmekte iken, ATAÇ¹⁰⁹, ilgili TTK hükmünün taşıma işleri komisyoncusuna, gönderenden olan alacakları için bir teminat sağladığından bahisle komisyoncunun iradesi hilafına devrin söz konusu olmayacağını belirtmiştir. AKDENİZ¹¹⁰ ise, söz konusu alacağın gönderene geçmesi için, alacağın komisyoncunun kendi adına gönderen hesabına yapmış olduğu sözleşmeden doğmasının yeterli olduğunu ifade etmektedir. TTK m.922 hükmünün gerekçesinde açıkça zikredildiği üzere¹¹¹, ilgili hüküm gönderenin hak ve alacaklarını, komisyoncunun alacaklılarına karşı koruma amacı gütmektedir. Bu nedenledir ki, komisyoncunun, gönderenden olan alacaklarını teminat altına aldığı gerekçesine katılmamız mümkün değildir. Kanaatimizce, komisyoncunun alacaklılarının haczi veyahut komisyoncunun iflası ihtimallerine karşı göndereni korumak adına temlik henüz gerçeklemediği olsa dahi, gönderene ait hak ve alacaklar, komisyoncunun alacaklıları açısından gönderene intikal etmiş sayılmalıdır.

Eşya taşıma sözleşmesinden doğan borç ve yükümlülükler bakımından değerlendirdiğimizde ise, yine gönderen ile taşıyıcı arasında doğrudan bir ilişki meydana gelmediğinden eşya taşıma sözleşmesinden doğan borç ve yükümlülüklerin de taşıma işleri komisyoncusuna ait olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Taşıma işleri komisyoncusu söz konusu borç ve yükümlülüklerden ancak gönderen ile taşıyıcı arasındaki bir borcun dış üstlenilmesi sözleşmesinin¹¹² yapılması ile kurtulabilir.

1.5.4. Taşıma İşleri Komisyoncusu- Gönderilen

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde esasen, taşıma işleri komisyoncusu ile gönderilen arasında bir ilişki bulunmaktadır. Zira taşıma işleri komisyonculuğu

¹⁰⁷ Öz Seçer, **Alım Satım Komisyonculuğu Sözleşmesi**, İstanbul, 2013, s. 224.

¹⁰⁸ Can, s.143.

¹⁰⁹ Kaan Onur Ataç, Taşıyıcının ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hapis Hakkı, **Yüksek Lisans Tezi**, Şubat 2022, s.84.

¹¹⁰ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.57.

¹¹¹ Bkz. TTK m. 922 gerekçesi şu şekildedir: “... böyle bir temlikin henüz yapılmadığı hallerde, gönderenin bu tür hak ve alacaklarını, yüklenicinin alacaklılarına karşı koruyabilmek için ikinci cümle hükmü kabul edilmiştir.” **TBMM**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s.273.

¹¹² Borcun dış üstlenilmesi, TBK m.196 ile hüküm altına alınmış olup, üçüncü kişinin borçluyu borçtan kurtarması ve borçlu sıfatı ile onun yerine geçmesi olarak tanımlanır.

sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme niteliği yoktur¹¹³. Bu hali ile gönderilenin, taşıma işleri komisyoncusundan herhangi bir talepte bulunma hakkı da söz konusu değildir. Bu bağlamda ne TTK m.917 f.3 hükmünü ne de özel ifa hallerinden hiçbirini taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin gönderilen yararına akdedildiği şeklinde yorumlamak doğru olmayacaktır. Sayılan hallerde, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin hususlarda taşıyıcı sayıldığından gönderilen ile komisyoncu arasında, taşımaya ilişkin hususlarla sınırlı olmak üzere ve komisyoncunun gönderilen bakımından taşıyıcı mevkiinde olduğu bir ilişki söz konusu olacaktır¹¹⁴.

Bununla birlikte, tarafların, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesini gönderilen yararına akdedebilmeleri sözleşme serbestisi ilkesi uyarınca mümkündür. Bu halde gönderilen, sözleşmeden kaynaklanan taleplerini doğrudan komisyoncuya karşı ileri sürebilecektir¹¹⁵. Aynı zamanda, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin gönderen tarafından kendi adına ve gönderilen hesabına yapıldığı durumlarda, gönderilenin de komisyoncuya karşı bir talep hakkı bulunduğunu üçüncü kişinin zararının tazmini ilkesi çerçevesinde söylemek mümkündür¹¹⁶.

¹¹³Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.47.

¹¹⁴Ataç, s.84.

¹¹⁵Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.62.

¹¹⁶Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.62.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN BORÇLARI VE HAKLARI

2.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçları

2.1.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Kanundan Doğan Borçları

2.1.1.1 Eşyanın Taşıtılması

TTK m. 918 ile taşıma işleri komisyoncusunun borç ve yükümlülüklerine dahil olan edimleri tasrih etmektedir. Anılan maddede taşıma işleri komisyoncusunun temel yükümlülüğün taşıma işinin örgütlenmesi olduğu belirtilmek suretiyle eşyanın taşıtılması başlığı altında işbu yükümlülük detaylandırılmıştır. Biz de taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşıtılması başlığı altında hüküm altına alınan, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini işbu başlık altında sırası ile inceleyeceğiz. Taşıma işleri komisyoncusunun en temel edimi taşıma işinin örgütlenmesidir. Taşıma işinin örgütlenmesi kavramının ne anlama geldiği ve taşıma işleri komisyoncusuna ne gibi yükümlülükler atfedildiği ise TTK m.918 f.1’de 4 bent halinde sayılmıştır.

2.1.1.1.1.Taşıma Araçlarını ve Taşıma Yolunu Seçmek

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini örgütleme borcu kapsamında ilk ediminin taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek olduğunu söyleyebiliriz. Taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın niteliği gereği taşınması uygun olmayan bir araç seçmesi sebebiyle oluşacak zararlardan TTK m. 928 gereği sorumluluğu doğacağından dolayı işbu yükümlülük önem arz etmektedir. Bu noktada, taşınacak eşyaya uygun bir teçhizata sahip bir araç seçilmeli, aynı zamanda birden fazla yükün aynı konteynerde taşındığı durumlar bakımından ise taşınan yüklerin birbirine zarar vermeyecek nitelikte farklı araçlarda taşınmasına özen gösterilmelidir¹¹⁷.

Taşıma aracı belirlenirken, taşıma işleri komisyoncusu taşınacak olan eşyanın vasfını göz önünde bulundurmalıdır. Örnek vermek gerekirse, taşınacak eşya uygun koşullarda taşınmadığı takdirde bozulabilecek mahiyette bir gıda (Çikolata, Et, Sebze vb.) ise, ısı kontrollü bir araç seçmelidir¹¹⁸.

¹¹⁷ Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma araçlarını ve taşıma yolunu seçme borcunun ifası sırasında, TTK m.919 hükmü gereğince, gönderenin taşıma işleri komisyoncusunun edimlerini yerine getirebilmesi için gerekli olan bilgileri ona vermekle yükümlü olduğu, yük tehlikeli bir eşya ise gönderenin, taşıma işleri komisyoncusuna tehlikenin niteliğini, alınması gereken önlemleri yazılı olarak ve zamanında bildirmekle yükümlü olduğu dikkate alınmalıdır. Zira gönderen, yükün tehlikesi hakkında yeterli bilgi verilmemesinden veya eşya ile ilgili resmi işlemler için gerekli olan belgelerin ve bilgilerin eksikliğinden, yokluğundan ya da gerçeğe aykırılığından, kaynaklanan giderlerini ve zararını karşılamakla yükümlüdür.

¹¹⁸ Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 15. Baskı, Ankara, 2011, s.235. (“Ticari İşletme”)

Taşınacak eşyaya uygun mahiyette bir taşıma aracı tercihinin akabinde, komisyoncu taşıma süresince izlenecek bir taşıma yolu belirlemelidir. Bu yol seçilirken komisyoncu tarafından dikkat edilmesi gereken en önemli husus, eşyanın mümkün olduğunca hızlı ve güvenli bir şekilde taşınmasını sağlamaktır¹¹⁹. Bunun yanı sıra, taşıma aracı ve taşıma yolu seçiminin her aşamasında gönderenin menfaatlerini de gözetmelidir. Her zaman güvenli bir taşıma yoluna öncelik vermelidir. Aynı alternatifleri sağlayan taşıma yollarda ise en uygun maliyetli olanı tercih etmelidir.

2.1.1.1.2. Taşıma İşini Gerçekleştirecek Kişileri Seçmek

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işinin örgütlenmesi kapsamındaki yükümlülüklerinden ikincisi ise, b bendinde düzenlenen, taşıma işini fiilen yerine getirecek taşıyıcı/taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşınması için gerekli (taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma ve ardiye vb.) sözleşmeleri akdetmektir.

Komisyoncu bahse konu sözleşmeleri akdederken hizmeti en az maliyetli şekilde gerçekleştirmek üzere taşıyıcı seçiminde bulunmaya özen göstermelidir. Bununla birlikte eşyanın taşınması için gerekli taşıyıcıları seçerken, taşıma işi için ehil olup olmadıkları, güvenilir olup olmadıkları göz önünde bulundurulmalıdır. Taşınacak eşyanın niteliğine göre, eşyanın taşınması hususunda uzman, gerekli taşıma aracı ve izin belgelerine sahip bir taşıyıcı seçmelidir. Bu bağlamda taşıma işleri komisyoncusu taşıma işini gerçekleştirecek taşıyıcının niteliğine ilişkin yapacağı araştırma neticesinde bahse konu taşıyıcının, taşıma için yeterli ehliyet ve kapasiteye sahip olduğundan emin olmalıdır. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 18.6.2018 tarihli ilamında¹²⁰; nakliye komisyoncularının özellikle taşıyıcıları seçerken basiretli bir tacir gibi hareket etmeye ve müvekkilinin menfaatlerini korumaya mecbur olması sebebiyle sorumlu oldukları yönünde karar vermiştir. Hukuk Genel Kurulu ise eski tarihli bir kararında¹²¹; taşıma işleri komisyoncularının taşıyıcıyı seçerken gerekli dikkat ve özeni göstermemesinden kaynaklı zararlardan, taşıyıcı sıfatını haiz olmadığı hallerde dahi sorumlu olduklarını ifade edilmektedir.

2.1.1.1.3. Taşıma İşini Gerçekleştirecek Kişilere Gerekli Bilgi ve Talimatı Vermek

Taşıma işinin örgütlenmesi kapsamındaki yükümlülüklerinden üçüncüsü ise, c bendinde düzenlenen, taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları verme

¹¹⁹ Arkan, **Ticari İşletme**, s. 235.

¹²⁰ Yargıtay 11. HD, 2016/12540 E. 2018/4478 K.18.06.2018 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:02.08.2022

¹²¹ Yargıtay HGK, 86/11-277 E. 87/145 K. 11.3.1987 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:05.08.2022

yükümlülüğüdür. Taşımanın gerçekleştirilebilmesi için gerekli belgeler, taşınacak eşyanın cinsi, ağırlığı, tehlikeli olup olmadığı, paket halinde iseler paketlere yazılı numaraları, işaretleri, gönderenin bilgileri gibi bilgileridir. Taşıma belgeleri, gönderenin vermiş olduğu beyan doğrultusunda düzenlenecektir. Bu hususa ilişkin İngiliz Mahkemesi tarafından verilen bir kararda¹²²; konişmentoda koli sayısı yerine palet sayısı ifadesine yer verildiğinden, yük ilgililerin, yükün zıya ve hasarı nedeniyle taşıyana karşı sınırlı tazminata hak kazandıkları davada taşıma komisyoncusu da bu zarardan sorumlu tutulmuştur.

Taşımanın ifası için gerekli olan fakat taşıma işleri komisyoncusuna bildirilmeyen bilgilerin gönderenden istenmesi gerekir¹²³. Bu noktada gönderenin de bildirim yükümlülüğünün varlığı gözden kaçırılmamalıdır. Zira, TTK'nın 919. madde hükmü ile birlikte gönderene, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan birtakım yükümlülükler atfedilmiştir. İşbu maddenin birinci fıkrasında gönderene yükümlülükler atfedilirken, ikinci fıkrasında ise gönderenin, kendisine herhangi bir kusur yüklenmese de işbu yükümlülükleri ihlali halinde taşıma işleri komisyoncusunun zararını karşılamakla yükümlü kılınmıştır¹²⁴. Gönderilene atfedilen bildirim yükümlülüğü, eşyanın taşınması ediminin ifası için taşıma işleri komisyoncusuna gerekli olan bilgi ve belgelerin gerçeğe uygun şekilde sağlanmasıdır. Alman Taşıma Hukuku Reformu Kanunu gerekçesinde, maddede belirtilen “gerekli” kavramının, gönderenin bilgi verme yükümlülüğü kapsamının uygulamanın ihtiyaçları göz önünde tutularak kullanıldığını ve bu sebeple açık bırakıldığını ifade etmiştir¹²⁵. Bu sebeple, taşıma işleri komisyoncusunun uygulamada gerekli bilgilerin neler olduğunu basiretli bir tacir olarak öngörmesi ve sözleşme ile üstlendiği edimlerin niteliğine göre belirleyerek gönderenden gerekli olan bilgi ve belgeleri talep etmesi gerekmektedir.

¹²² Bahrain Ins. v. Trein Maersk, 1984 AMC 354.

¹²³ Arkan, **Borçlar ve Sorumluluk**, s.316.

¹²⁴ TTK'nın 919.maddesinin 2.fıkrasında gönderenin, kendisine herhangi bir kusur yüklenmese bile taşıma işleri komisyoncusunun, eşyanın yetersiz ambalajlanma ve işaretlenmesinden, yükün tehlikesi hakkında yeterli bilgi verilmemesinden veya eşya ile ilgili resmî işlemler için gerekli olan belgelerin ve bilgilerin eksikliğinden, yokluğundan ya da gerçeğe aykırılığundan, kaynaklanan giderlerini ve zararını karşılamakla yükümlü olduğu hüküm altına alınmıştır. İşbu hüküm ile gönderenin sorumluluğunun türünün kusursuz sorumluluk olduğuna işaret edilmiştir. Ancak söz konusu hükmün son cümlesi ile 864. maddeye atıfta bulunulduğu ve bu hali ile gönderenin tüketici olması halinde yalnızca kusuru bulunduğu hallerde sorumlu olduğunun altını çizmektedir.

¹²⁵ Misili, s.290 ve burada belirtilen; Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts (Navlun, nakliye ve depolama kanununun yeniden düzenlenmesine ilişkin kanun taslağı), BT-Drucksache 13/8445, s.108.

2.1.1.1.4. Gönderenin Tazminat Haklarını Güvence Altına Almak

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işinin örgütlenmesi kapsamındaki yükümlülüklerinden sonuncusu ise, d bendinde düzenlenen gönderenin tazminat haklarını teminat altına alma yükümlülüğüdür. Yükün zıya veya hasarı halinde gönderenin haklarını korumak için taşıma işleri komisyoncusu, göndereni durumdan gecikmeksizin haberdar etmeli, taşıyana söz konusu zararı ihbar etmelidir. Aksi bir durumda taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu gündeme gelecektir. Bu yükümlülük kapsamında örneğin, bir transit yüklemede, komisyoncu, gönderilen eşyayı teslim alarak yeni bir taşıma sözleşmesi ile nihai varış noktasına göndermeden önce eşyanın hasara uğrayıp uğramadığını kontrol etmelidir. Komisyoncunun yapmış olduğu kontrol neticesinde herhangi bir hasar mevcut ise eşyayı kabul ederken ihtirazı kayıt koymalı, gönderene ve varsa sigortacıya haber vermeli, dava açma hakkının düşmesinin önüne geçmelidir.

2.1.1.2. Gönderenin Menfaatlerini Gözetme ve Onun İradesine Uyuma

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi gibi başkasına ait bir işi görmeyi taahhüt eden sözleşmelerin doğal bir unsuru işin, iş sahibi yararına görülmesidir¹²⁶. Nitekim, TTK m.918 f.4 ile taşıma işleri komisyoncusunun, edimlerini ifa ederken gönderenin menfaatlerini gözetme yükümlülüğü hüküm altına alınmış olup aynı zamanda ilgili maddenin gerekçesinde işbu yükümlülüğün komisyoncunun bütün edimleri bakımından geçerli olduğunun altı çizilmiştir¹²⁷.

Bu vesile ile, taşıma işleri komisyoncusu, gönderenin menfaatine yönelik davranışlarda bulunmak ve ona zarar verecek her türlü tutumdan kaçınma yükümlülüğü altına girmektedir. Edimlerin nasıl ifa edileceği hususunda sözleşmede açıkça bir düzenleme yer almasa ve gönderenin bu yönde bir talimatı olmasa dahi işbu yükümlülük ortaya çıkmaktadır. Taşıma işleri komisyoncusu gönderenin gerçek ve muhtemel iradesini ön planda tutmalı, ikinci planda ise menfaatini gözetmek suretiyle bunları birbiriyle ilişkilendirmeye çalışarak edimini ifa etmelidir. Taşıma işleri komisyoncusunun en uygun taşıma ücretini gözeterek sözleşme yapması da işbu yükümlülük kapsamında değerlendirilmelidir. Bu durum bir bakıma sadakat borcu ile de yakından ilişkilidir.

¹²⁶ Tandoğan, **Borçlar Hukuku**, s.361. aynı yönde Yavuz/Acar/Özen, s.525.

¹²⁷ Bkz. TTK m. 918 gerekçesi şu şekildedir: “...Dördüncü fıkarda öngörülen yükümlülük, yüklenicinin bu maddede sayılan bütün edimleri bakımından geçerlidir.” **TBMM**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s.272.

Taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınması edimini ifa ederken, gönderenin menfaatlerini gözetmekle birlikte, onun talimatlarına uymakla yükümlü olduğunu unutmamak gerekmektedir. Zira taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi gibi başkasına ait bir işi görmeyi taahhüt eden sözleşmelerin doğal bir unsuru işin, iş sahibi yararına görülmesidir¹²⁸. Talimatlar ise taşıma işleri komisyoncusu tarafından üstlenilen yükümlülüklerin somutlaştırılmasına hizmet eden, kendisine tevdi edilen işi nasıl göreceğini belirten, gönderenin bağlayıcı emirleridir¹²⁹. Gönderen, eşyanın belli bir şekilde (örneğin, belirli bir taşıma ortamında, belirli bir sıcaklıkta) taşınması yönünde talimat vermişse, komisyoncu bu talimata uymalıdır. Bununla birlikte komisyoncu gönderenin vermiş olduğu talimata uyması halinde doğabilecek birtakım sakıncaları ve maliyet artışlarını gönderene bildirilmeli ve gönderenden gelecek cevap neticesinde hareket etmelidir. Ancak gönderenden cevap alma imkânı bulunmadığı durumlarda, gönderenin izin vereceği hususunda kuşku bulunmayan hallerde komisyoncu talimattan aykırı davranabilir. Gönderenin izin vereceği aşikâr olan durumlar haricinde komisyoncu talimata aykırı davranırsa bu durumunun neden olacağı doğan zararlardan TTK m.928 f.2 gereğince sorumlu olacaktır. Aynı şekilde gönderen amaca aykırı bir talimatta direnirse, bu talimat neticesinde meydana gelen zararlara ise gönderen katlanacaktır. Bu hususta TANDOĞAN; vekilden, daha fazla kazanç sağlamak adına uzmanlığının gereklerine ters düşen bir talimatı uygulayarak ticari itibarını zedeleyen bir tutum sergilemesinin beklenemeyeceği yönünde görüş bildirmiştir¹³⁰.

Bununla birlikte, gönderenin, taşıma işleri komisyoncusunun edimini nasıl ifa edeceği hususunda mutlaka talimat vermesi şart değildir. Zira, taşıma işleri komisyoncusunun söz konusu işteki uzmanlığı ve işle işle ilgili her konuda yeterli nitelik ve tecrübeye sahip olması sebebiyle taraflar arasında sözleşme kurulmaktadır¹³¹. Bu bağlamda, gönderenin talimat verme serbestisi belirli bir sınır içerisinde kalmalı ve bu serbesti kendisini olumsuz yönde bazı hususların yapılmaması talepleri ile göstermelidir¹³².

Son olarak, komisyoncunun taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile kararlaştırılmayan bir yükümlülüğün ise sonradan verilecek talimatla komisyoncuya yüklenmesi söz konusu değildir¹³³. Gönderenin talimatının geçerliliğinin objektif

¹²⁸ Haluk Tandoğan, **Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri**, C.II, Ankara, 1987, s.361 (“Borçlar Hukuku”)

¹²⁹ Süheyl Donay, Vekilin Talimata Uyma ve Dürüstlikle Hareket Etme Borcu, **Batıder**, c.5 s.4, 1970, s.729

¹³⁰ Tandoğan, **Borçlar Hukuku**, s.445.

¹³¹ Tandoğan, **Borçlar Hukuku**, s.445

¹³² Tandoğan, **Borçlar Hukuku**, s.438.

¹³³ Donay, s.731

uygulanabilirliğine ve hukuka uygun olmasına bağlı olduğu unutulmamalıdır. Nitekim, gönderenin hukuk kurallarına ve genel ahlak kurallarına aykırı nitelik taşıyan talimatları komisyoncuyla bağlamayacağı gibi komisyoncunun yerine getirmekten imtina ettiği bu talimatlardan ötürü sorumluluğu bulunmamaktadır¹³⁴.

2.1.1.3.Gönderene Bilgi ve Hesap Verme Yükümlülüğü

TTK'da taşıma işleri komisyoncusunun, gönderene bilgi ve hesap verme yükümlülüğü ile ilgili olarak bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte, TTK m.917 f.3 atfı ile söz konusu yükümlülüklerle ilgili olarak TBK'nın komisyonculuk sözleşmesine ilişkin hükümlere başvurmak gerekmektedir.

Taşıma işleri komisyoncusunun bilgi verme yükümlülüğünün TBK m.533 nezdinde değerlendirdiğimizde, komisyoncunun, gerçekleştirilen taşıma işi ile ilgili gönderene bilgi vermek ve gönderen tarafından verilen talimatların aynen yerine getirildiğini kendisine derhal bildirmekle yükümlü kılındığını görmekteyiz. Nitekim talimatın verilmesi ve geri alınması konusundaki karara etki edecek tüm bilgilerin gönderen tarafından bilinmesi gerekmektedir¹³⁵. Bu sebeple komisyoncu, işin başından sonuna kadar tüm aşamalarda göndereni bilgilendirmek zorundadır¹³⁶.

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma sözleşmesi tanzim edildiğini derhal gönderene bildirilmesi bilgi verme yükümlülüğünün bir gereğidir¹³⁷. Aksi kararlaştırılmadıkça, taşıma işleri komisyoncusu taşımayı bizzat yerine getirebilme hakkına sahip olduğundan, böyle bir durumda komisyoncu taşımayı bizzat gerçekleştirdiği bilgisini ve/veya taşıyıcının kimliğine ilişkin bilgiyi gönderene vermekle yükümlü değildir¹³⁸. Zira bu halde söz konusu bilginin taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde bir ehemmiyeti ve fonksiyonu bulunmamaktadır.

Taşıma işleri komisyoncusu, taşımanın yapılmasının tehlikeye girdiği ve imkânsız kılan koşulların vuku bulduğu hallerde gönderene karşı bildirmekle yükümlüdür. Örneğin, eşya nihai varış noktasına ulaşmadan önce, taşımanın sözleşmeye uygun şekilde yerine getirilemeyeceği ortaya çıkarsa, taşıyıcı tarafından bilgilendirilen komisyoncu bu durumu derhal gönderene bildirmelidir¹³⁹.

¹³⁴ Yavuz/Acar/Özen, s.551; Tandoğan, **Borçlar Hukuku**, s.437.

¹³⁵ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.78

¹³⁶ Arslanlı, s.198, Ayhan/Özdamar/Çağlar, s.364.

¹³⁷ Arkan, **Borçlar ve Sorumluluk**, s. 315

¹³⁸ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.78

¹³⁹ Arkan, **Borçlar ve Sorumluluk**, s.317

Taşıma işleri komisyoncusunun hesap vermek yükümlülüğü de yine TTK'da bu hususa ilişkin özel bir düzenleme olmadığından, TBK'nın komisyonculuk sözleşmesine yapılan atıf doğrultusunda ele alınacaktır. Bu hususta komisyonculuk sözleşmesinin hüküm altına alındığı TBK m.532 f.2 atfı ile komisyoncunun hesap verme yükümlülüğü, vekalet sözleşmesi hükümlerinin yer aldığı TBK m.508 kapsamında değerlendirilecektir. İlgili maddede, vekil, yürüttüğü iş hakkında bilgi vermek ve iş sahibi ile arasında kurulan vekalet ilişkisi çerçevesinde aldıklarını vekalet verene iade etmek yükümlülüğü altındadır. Aynı zamanda tesliminde gecikilen paranın işlemiş faizini dahi vekalet verene ödemek yükümlülüğü altındadır. Ancak, TBK m.508 uyarınca, vekil yaptığı iş dolayısıyla yalnızca üçüncü kişilerden edindiği şeyleri vekalet verene vermekle yükümlü iken komisyoncu işin ifası için gönderenden aldıklarını da kendisine vermekle yükümlüdür¹⁴⁰.

2.1.1.4.Basiretli Bir Tacir Gibi Davranma ve Özen Gösterme Yükümlülüğü

Taşıma işleri komisyoncusunun ticari işletme faaliyetleri dolayısı ile kural olarak tacir sayıldığı izahtan aridir. Bu doğrultuda her ne kadar TTK'da söz konusu yükümlülük, özel olarak hüküm altına alınmasa dahi taşıma işleri komisyoncusunun basiretli tacir gibi davranma yükümlülüğünün olduğunu söylemek mümkündür.

Yine, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine uygulanabilecek TBK m.596 f.3 hükümlerince, vekil üzerine aldığı işin gerekliliklerini yerine getirirken, vekalet verenin menfaatlerini ön planda tutmalıdır. Bu süreçte vekalet verene karşı, sadakat ve özen yükümlülüğü altındadır¹⁴¹. Vekilin özen borcu ve TTK'da düzenlenen tacir için öngörülen basiretli tacir gibi davranma yükümlülüğü aynı niteliktedir¹⁴².

Taşıma işleri komisyoncusunun basiretli bir tacir gibi davranma ve özen gösterme borcuna uygun davranmadığına yönelik iddiaların ispat külfeti gönderenin kendisindedir. Gönderen, yalnızca arzu edilen sonucun gerçekleşmediğini değil, aynı zamanda komisyoncunun benzer alanlarda faaliyet gösteren basiretli bir komisyoncu gibi davranmadığını ve bu davranışları ile sonuç arasında bir illiyet bağı bulunduğunu da ispatlamalıdır¹⁴³.

¹⁴⁰ Tandoğan, **Borçlar Hukuku**, s.488.

¹⁴¹ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.81.

¹⁴² Veysel Başpınar, **Vekilin Özen Borcundan Doğan Sorumluluğu**, Ankara, 2004, s.127.

¹⁴³ Yavuz/Acar/Özen, s.547.

2.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sözleşmeden Doğan Borçları

Taşıma işleri komisyoncusunun, bahsetmiş olduğumuz kanundan doğan yükümlülüklerinin yanı sıra TTK m.918 f.2 uyarınca taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan yükümlülükleri de bulunmaktadır. Kural olarak taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülükleri arasında sayılmayan, eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi vb. farklı edimler ancak gönderen ile komisyoncu arasında akdedilen sözleşmede ayrıca kararlaştırıldıysa komisyoncunun bu edimlerden doğan yükümlülüklerinden bahsedilebilir. Zira bu yükümlülükler TTK m. 919 ile gönderenin bilgilendirme yükümlülüğü kapsamında gönderene atfedilmiştir.

E-TTK'nın taşıma işleri komisyonculuğu hükümlerinin düzenlendiği m.808 vd. uyarınca, taşınacak eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi işlemlerin kim tarafından yerine getirilmesi gerektiği ya da taşıma işleri komisyoncusunun bu gibi yükümlülüklerinin olup olmadığı hakkında herhangi bir hüküm öngörülmemiştir. Buna rağmen, doktrinde, gönderenin, taşınacak olan eşyayı, taşıma sırasında karşılaşılabilecek tehlikelere karşı korunmasını sağlayacak nitelikte bir ambalaj içerisinde komisyoncuya teslim etmesi gerektiği ve bu yükümlülüğün sözleşmeye konulacak bir hükümle komisyoncuya yüklenebileceği ifade edilmektedir¹⁴⁴.

Ayrıca, E-TTK yürürlükte iken komisyoncunun, eşyayı sigortalatma yükümlülüğünün bulunup bulunmadığı tartışmalı meselelerden biriydi. Bir kısım yazarlar, BK.m.417 f.2'de bu durumun açık olarak düzenlendiğini; komisyoncunun, gönderenin açık talimatı olmadığı sürece eşyayı sigortalatmak gibi bir yükümlülüğünün olmadığını belirtmekte iken, bir kısım yazarlar ise, komisyoncunun tacir olması durumunda, gönderenin herhangi bir talimatı olmasa da basiretli bir tacir olarak eşyayı sigorta ettirmesi gerektiğini belirtmekteydiler.

TTK ile söz konusu tartışmalara son verilmiş olup, TTK m.918 f.2'ye göre komisyoncunun yükümlülüklerinin kapsamına, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan, eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimlerin yerine getirilmesi de gireceği hüküm altına alınmıştır.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde, TTK m. 918 f.2'de belirtilen edimlerin komisyoncu tarafından yerine getirilmesinin kararlaştırılmadığı hallerde dâhi doktrinde, somut olayın özelliklerini dikkate alarak, taşıma işleri komisyoncusunun, taşımanın

¹⁴⁴ Arkan, *Ticari İşletme Hukuku*, s. 223.

türüne veya ticarî örf ve adete yahut teamüle göre, söz konu edimlere ilişkin yükümlülüğü bulunduğu yönünde görüşler mevcuttur. Nitekim Yavuz/Acar/Özen, teamülün ya da dürüstlük kuralının gerektirdiği hâllerde de komisyoncunun eşyayı sigorta ettirme borcunun bulunduğu ifade etmektedir¹⁴⁵. Ancak, kanaatimizce bu yönde bir görüş hukuki dayanaktan yoksundur. Zira TTK m.919'da söz konusu yükümlülüklerin gönderen için öngörüldüğü açıktır. Bu hali ile, taraflarca kararlaştırılmadığı sürece kanun ile gönderene atfedilen yükümlülüklerin taşıma işleri komisyoncusu tarafından yerine getirilmesinin beklenmesi kanuna aykırılık teşkil etmektedir.

Söz konusu yükümlülükler bakımından taşıma işleri komisyonculuğu hükümlerinin uygulanabilmesi ancak bunların, komisyoncunun asıl borcu olan eşyanın taşınması yükümlülüğüne ilaveten sözleşme ile kararlaştırılmaları halinde mümkündür. Zira işbu gereklilik madde metninde açıkça “ayrıca” kelimesine yer verilerek vurgulanmıştır. Bu doğrultuda, bahse konu yükümlülükler taşıma işleri komisyoncusu tarafından bağımsız bir sözleşme ile üstlenilse dahi, akdedilen bu sözleşme TTK'da yer alan taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ilgili hükümlerine tâbi olmayacaktır. Yine bu doğrultuda, salt TTK m.918 f.2'de belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesinin üstlenildiği ve eşyanın taşınması ediminin bu sözleşmeden ari tutulduğu hallerde ise bu sözleşmeyi taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi olarak nitelendirmek mümkün değildir. Bu noktada Yargıtay görüşleri aynı doğrultuda olup, nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi bir kararında¹⁴⁶; davalının yalnızca eşyaların depolanması ve yüklenmesini icra ettiğinden bahisle, davalının taşıyıcı veya taşıma işleri komisyoncusu olmadığı yönünde karar vermiştir.

TTK m.918 f.2'nin ikinci cümlesine göre aksi kararlaştırılmadıkça komisyoncu; sadece bu edimlerin ifası için gerekli sözleşmeleri yapma yükümlülüğü altındadır. Komisyoncunun söz konusu sözleşmeleri hiç veyahut gereği gibi yapmadığı durumlarda borca aykırı davranışı sözleşmenin ihlali anlamına gelecektir.

Tüm bunların yanı sıra, esasen gönderenin yükümlülüğü altında bulunduğunu defaatle dile getirdiğimiz eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesinin, bizzat gönderenin gerçekleştirdiği durumlarda TTK m.919 f.2 uyarınca gönderenin kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır. Gönderen için öngörülmüş olan bu ağır yükümlülüğün sorunlara yol

¹⁴⁵ Yavuz/Acar/Özen, s. 588.

¹⁴⁶ Yargıtay 11. HD, 1625 E. 3988 K. 13.04.2006 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:15.08.2022

açacağı düşünülse de TTK'nın 875 vd. maddeleri ve yerleşik Yargıtay içtihatları doğrultusunda taşıyana, ambalajlama ve ilk yükleme işlemi esnasında nezaret etme yükümlülüğü atfedilerek gönderenin yükümlülüğü hafifletilmiştir¹⁴⁷. Nitekim Yargıtay kararları ile, taşıma işleri komisyoncusunun nezaret yükümlülüğünün varlığı hususunun da komisyoncunun taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olup olmadığı değerlendirilerek karar verilmesi gerektiği hüküm altına almıştır. Bu bağlamda asil sıfatı ile hareket eden taşıma işleri komisyoncusunun da nezaret yükümlülüğünün bulunduğunu belirtmek doğru olacaktır. Bu durumda söz konusu taşıma işleri komisyoncusu da gönderenin eşyanın yetersiz ambalajlanmasından kaynaklanan kusurunu gönderen ile paylaşacak, %25 oranında nezaret yükümlülüğünü yerine getirmemesinden ötürü kusurlu kabul edilecektir¹⁴⁸.

2.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hakları

2.2.1.Ücret Talep Etme Hakkı

2.2.1.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Ücretini Talep Hakkı

2.2.1.1.1.Taşıma İşleri Komisyonculuğu Faaliyetinden Doğan Ücreti Talep Hakkı

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesindeki temel edimlerden biri taşıma ileri komisyoncusuna atfedilen taşıma işini örgütleme yükümlülüğü iken gönderene atfedilen temel edim ise ücret ödeme borcudur.

Öncelikle işbu ücret ödeme borcunun ne zaman muaccel olacağına değinmek gerekmektedir. TTK'nın 920.maddesinde eşyanın taşıyana teslimi anında ücretin her halükarda muaccel olacağı öngörülmüştür. Bu noktada eşyanın taşıyana teslim edilmesi noktasındaki yükümlülük taraflardan herhangi birine atfedilmemiştir. Taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınması işini eşyaya zilyet olmadan da gerçekleştirebileceği göz önüne alındığında bu sebeple kanunun koyucunun işbu yükümlülüğü taraflardan herhangi birine atfetmediğini söylemek mümkündür. Ücretin muaccel olması açısından eşyayı taşıyana kimin teslim ettiğinin önemi bulunmamaktadır. Yine, tarafların ücretin muacceliyeti hususunda ayrıca bir anlaşma yapmalarının önünde de herhangi bir engel olmadığını belirtmekte fayda vardır.

TTK m. 917 f.3'te yapılan atıftan yola çıkarak TBK m.539 hükümleri incelendiğinde taşıma işleri komisyoncusunun ücreti isteme hakkının, eşyanın taşınması işinin

¹⁴⁷ Yargıtay 11. HD, 2016/11546 E. 2018/4795 K. 26.6.2018 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:15.08.2022

¹⁴⁸ Yargıtay 11. HD. 2015/3260 E. 2015/8268 K. 15.06.2015 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:16.08.2022

görlmesi gönderenin kusuru ile imkânsız hale gelirse de doğduğu sonucuna varılmaktadır. Bu bağlamda gönderenin taşıma işleri komisyoncusuna eşyayı teslim etmemesi sonucunda her ne kadar komisyoncusu edimini ifa etmemiş olsa dahi gönderenin kusurundan kaynaklandığı için ücretin tamamına hak kazanacaktır. Yine TBK m.539 f.2 hükmü doğrultusunda taşıma işleri komisyoncusunun başka sebeplerle işin yapılamaması durumunda ise ücretin hakkaniyete uygun bir kısmına yani emeğinin yerel âdete göre belirlenecek karşılığına hak kazanacağını söylemek mümkündür.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi uyarınca ücret; "kesin ücret" olarak belirlenebileceğı gibi "kesin olmayan ücret" şeklinde belirlenebilir. Kesin ücret TTK m. 921'de düzenlenmiş olup ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılması olarak tarif edilmiştir. Yani taraflar, bedel olarak, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde komisyon ücretini ayrıca kararlaştırılıp fatura edilebileceğı gibi taşıma bedeli ve taşımayla bağlantılı diğer hizmetlerin ücreti tek bir ücret şeklinde kararlaştırmaları da mümkündür. Tüm bunların yanı sıra kesin ücretin kararlaştırıldığı hallerde taşıma bedelini de komisyon ücretine ihtiva ederek götürü bir bedel almakla birlikte, aynı zamanda TTK'nın 926. maddesi gereğı komisyoncu taşıyanın hak ve yükümlölüklerine haiz olacaktır. Bu durum aynı zamanda kesin ücret kararlaştırılan durumlarda TTK md.920'nin de önüne geçmektedir.

2.2.1.1.2. Taşıma Faaliyetinden Doğan Ücreti İsteme Hakkı

Çalışmamızda daha evvel belirttiğimiz üzere, TTK m.926 hükmü uyarınca komisyoncunun taşıma işini üstlendiğı hallerde, komisyoncu ile gönderen arasında yalnızca komisyonculuk sözleşmesi ilişkisi değil, buna ek olarak taşıma sözleşmesi ilişkisi de meydana geldiğinden, kendi faaliyeti için talep edeceğı ücretin yanında yaptığı taşımanın ücretini de talep etme hakkı vardır.

Bu hali ile taşıyan sayılan taşıma işleri komisyoncusunun ücret alacağı TTK m.870 hükümleri gereğı eşyanın tesliminde muaccel olacaktır. Komisyoncunun taşıma işi için talep edebileceğı ücret, söz konusu iş için sarf edilen masraf ve zamandan ziyade piyasadaki emsal taşıma ücretleri dikkate alınarak belirlenir¹⁴⁹.

Taşıma işleri komisyoncusunun, taşıma ücretini talep edebileceğı bir diğer durum ise, TTK m.927 ile düzenleme altına alınan toplama yük şeklinde eşyaların taşıtılmasıdır. Belirtmek gerekir ki mehz Alman TK'da, toplama yük durumunda komisyoncunun içerisinde bulunduğu duruma uygun bir ücret isteyebileceğı, ancak bu tutarın eşyaların

¹⁴⁹ AKDENİZ, *Taşıma İşini Üzerine Alma*, s.197

tek tek taşınması için gereken taşıma ücretini aşmaması gerektiği yönünde bir hüküm öngörülmüştür¹⁵⁰. Fakat, bu hüküm TTK'nın ilgili düzenlemeleri arasına alınmamıştır. Her ne kadar, komisyoncunun ücret isteme hakkı TTK'da toplama yük başlığı altında düzenlenmedi ise de taşıma işleri komisyoncusunun bu hallerde taşıyıcının hak ve yükümlülüklerini haiz olmasının bir sonucu olarak, olağan taşıma ücretini talep edebileceğini düşünmekteyiz.

2.2.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Masraflarını İsteme Hakkı

Her ne kadar taşıma işleri komisyoncusunun masraf isteme hakkı TTK'da hüküm altına alınmasa dahi, TTK'nın hapis hakkının düzenlendiği 923. maddesinde taşıma işleri komisyoncusunun hapis hakkını taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün alacakları için kullanabileceği ifade edilmiştir. Komisyoncunun hapis hakkının düzenlendiği E-TTK m.811 hükmünde, komisyoncunun ücret alacağının yanı sıra taşıma masrafı ve verdiği avanslardan ötürü de hapis hakkını haiz olduğu belirtilerek, masraf isteme hakkı açıkça ifade edilmişti. Bu anlamda dolaylı olarak taşıma işleri komisyoncusunun masraf talep etme hakkını haiz olduğunu söylemek kanaatimizce mümkündür. Yine TTK m. 917 f.3 atfı ile TBK'nın komisyonculuk sözleşmesine ilişkin hükümlerine başvurulması halinde, taşıma işleri komisyoncusunun masraf isteme hakkını da haiz olduğu söylenebilir.

Masraf, taşıma işleri komisyoncusunun sözleşmenin yerine getirilmesi için, kendi iradesi ile sahip olduğu malvarlığı üzerinden fedakarlıkta bulunarak harcamalar yapmasıdır¹⁵¹. Bu bağlamda masraf, sözleşmenin ifası doğrultusunda, sözleşmede yer almasa dahi karşı tarafın yararı gözetilmek suretiyle halin icabının gerekliliklerine göre yapılabilir. Masraflar taşıma komisyonculuğu sözleşmesinin ifasıyla doğrudan veya dolaylı olarak ilgili olabilir¹⁵². Komisyoncunun sözleşmeyi gereği gibi ifası, bu yönde yapmış olduğu masrafların ödenmesini gönderenden isteyebilmesi için başlı başına yeterlidir¹⁵³. Bu halde, gönderenin, ne komisyoncuya masrafları ödeyeceğini ayrıca taahhüt etmiş olması ne de bu masrafların yapılması için komisyoncuya talimat vermiş olması zaruridir¹⁵⁴

¹⁵⁰ Kanunun resmi İngilizce tercümesine http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0781 adresinden ulaşılabilir. e.t.: 03.01.2023

¹⁵¹ Yavuz/Acar/Özen, s. 560.

¹⁵² Tandoğan, s. 580.

¹⁵³ P.S.A. Transport Ltd. v. Newton Landsdowne & Co. Ltd. [1956] 1 Lloyd's Rep. 121, **Kaynak:** <https://i-law.com/> Liman yetkililerinin, ihracat öncesi taşıma işleri komisyoncusundan bazı ödemeleri yapmasını istemesi üzerine, bu masrafı taşıma işleri komisyoncusunun gönderenden geri alabileceği yönünde karar.

¹⁵⁴ Tandoğan, s.584.

2.2.1.3.Zararlardan Doğan Tazminat Alacağı

TTK m.919 f.2 uyarınca, gönderen, kusurunun olmadığı durumlarda bile, eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesindeki eksikliklerden ve yükün tehlikesi hakkında bilgi verilmemesinden veyahut eşya ile ilgili resmi işlemler için belge ile bilgilerin eksikliğinden, gerçeğe aykırılığından dolayı taşıma işleri komisyoncusu nezdinde doğan zararları tazmin etmekle mükelleftir.

Bu noktada, TTK'nın ilgili maddesinin atfı ile TTK m. 864 f.4 uyarınca gönderenin tüketici olması haline istisna getirilmiş olup, işbu hüküm uyarınca gönderenin tüketici olması halinde yükümlülüğün ancak kusurlu olması halinde doğacağı hüküm altına alınmıştır. Yine, ilgili maddenin, TTK m.864 f.3'e yapmış olduğu atfı ile tüketici olup olmadığı fark etmeksizin, zararın doğmasında komisyoncunun davranışlarının etkisi bulunuyorsa, tazminat miktarının belirlenmesinde bu davranışların da dikkate alınması gerektiği görülmektedir.

2.2.1.4.Ücret Alacağının Muacceliyet Kesbetmesi

Gönderenin, taşıma işleri komisyoncusunun ücretini ödeme borcu taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin kurulması ile doğmakta ise de ücretin muacceliyet kesbetmesi TTK m.920 ile düzenlenmiştir. Buna göre, ücret, eşyanın taşıyıcıya veyahut taşıyana teslimi ile muaccel hale gelmektedir. Bu hali ile, taşımanın fiili olarak henüz başlamamış olması ücretin muaccel hale gelmesine engel bir durum olmadığını söylemek mümkündür. Bununla birlikte, sözleşme serbesti gereğince, tarafların muacceliyet kesbetmesi hususunda bir vade belirleyebileceği gibi, ücretin eşyanın tesliminde gönderilen tarafından ödeneceği de kararlaştırabilmeleri mümkündür.

Ücretin muaccel hale geldiği anın tespitinde özel ifa hallerinin varlığı da göz önüne alınmalıdır. Taşıma işleri komisyoncusunun komisyon ücreti, eşya daha evvel komisyoncunun zilyetliğine geçti ise komisyoncunun taşımayı da üstlendiği ya da taşımayı toplama yük şeklinde yapacağı iradesini açıkladığı anda muaccel olur. Zilyetliğin söz konusu irade açıklanmasından sonra kazanılması halinde ise, eşyanın zilyetliğinin komisyoncu tarafından kazanıldığı anda muaccel olur¹⁵⁵.

Kesin ücretin varlığı halinde ise, komisyon ücretinin muaccel olacağı an karma sözleşmeler için geçerli kurallar doğrultusunda tespit olunur. Dolayısıyla, muacceliyet anının belirlenmesinde sözleşmenin ağırlık noktasında belirleyici olacaktır¹⁵⁶. Kesin

¹⁵⁵ Akdeniz, **Taşıma İşini Üzerine Alma**, s.197.

¹⁵⁶ Akdeniz, **Kesin Ücret**, s.48.

ücretin varlığında ağırlık noktasının eşyayı taşıma taahhüdü olduğu belirtilmekte olduğundan, ücretin muacceliyet anı, taşıma ücretinin muaccel olduğu andır¹⁵⁷.

Masraflar ileri sürüldükleri anda muaccel hale gelirler¹⁵⁸. Zarardan doğan tazminat alacaklarında muacceliyet anı ise zararın doğduğu andır¹⁵⁹.

2.2.2. Hapis Hakkı

2.2.2.1.Genel Olarak

Hapis hakkı, belirli şartların oluşması durumunda, alacaklıya zilyetliğinde bulunan borçluya ait bir malı iadedden imtina etmek ve alacağına karşılık tahsil etmek suretiyle paraya çevirme yetkisi veren bir ayni haktır¹⁶⁰. TTK m. 923 atfı ile komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden kaynaklanan tüm alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ile 953'üncü maddeleri gereğince eşya üzerinde hapis hakkını haizdir. TMK m.950'ye göre alacaklı, borçluya ait ancak borçlunun rızası ile kendi zilyetliğinde bulunan taşınır veya kıymetli evrakı, borcun muaccel olduğu¹⁶¹ ve niteliği itibari ile söz konusu eşyanın alacak ile bağlantılı olduğu hallerde, borç tahsil edilinceye dek eşya üzerinde hapis hakkı kullanabilir.

Sözleşmeden doğan bütün alacakları ifadesi ile kanun koyucu, komisyoncunun, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin karşı tarafı olan gönderenden, ücret alacağı yanında taşıma masrafı ve verdiği avanslar dahil tüm alacaklardan dolayı hapis hakkına sahip olduğu hüküm altına alınmıştır. TTK m. 917 f.3 atfı nedeniyle, TBK'nın komisyonculuk sözleşmesine ilişkin hükümleri uyarınca vekâlet verenin menfaati için yapmış olduğu tüm giderleri ve ödediği paraları faiziyle beraber talep edebileceği göz önüne alındığında, taşıma işleri komisyoncusunun sözleşmenin ifası için taşıma işleri komisyoncusunun kendine ait malvarlığı değerlerinden fedakarlıkta bulunarak yapmış olduğu masrafların da hapis hakkı kapsamında olduğunu söylemek mümkündür.

Yine, TTK m.917 f.3 atfı ile eşyanın taşınmasına ile ilgili konularda taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da uygulanacağından, eşyanın taşınmasına ilişkin hususlar yönünden taşıyıcının hapis hakkı için geçerli olan esasların taşıma işleri komisyoncusunun hapis hakkı bakımından da geçerli olduğunu söyleyebiliriz. Bu nedenle taşıyıcının hapis hakkı ile ilgili hükümlerin tamamı, taşıma

¹⁵⁷ Ataç, s.104.

¹⁵⁸ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.95.

¹⁵⁹ Ataç, s.104.

¹⁶⁰ Bilge Öztan, **Medeni Hukukun Temel Kavramları**, Ankara, 2003, s. 862.

¹⁶¹ Ücretin muacceliyet kesbetmesi ise TTK m. 920'de hüküm altına alınmış olup, buna göre, ücret, eşyanın taşıyıcıya veya taşıyana teslimi ile her halde muaccel hale gelir.

işleri komisyoncusunun, taşıma işleri komisyoncusunun, taşıyıcının hak ve yükümlülüklerine haiz olduğu tüm ifa şekilleri bakımından geçerlidir. Bununla birlikte, taşıma işleri komisyoncunun hapis hakkına ilişkin TTK'da sevk edilen hükümler büyük oranda taşıyıcının hapis hakkının düzenlendiği hükümlere atıf yapmaktadır. Bu bağlamda taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınmasına ilişkin hapis hakkı bakımından farklı hükümlerin varlığından bahsetmek oldukça güçtür.

2.2.2.2. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesinin İfa Şekline Göre Hapis Hakkı

Tezimizin ilk bölümünde izah ettiğimiz üzere, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin birden fazla ifa şekli vardır. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin genel esasa göre ifası halinde, komisyoncu dolaylı temsil yetkisine dayanarak taşımının örgütlenmesi kapsamında üçüncü kişilerle kendi adına ve gönderen hesabına yaptığı sözleşmeler ile taşıtmayı üstlenirken diğer yandan, doğrudan temsil yetkisine dayanarak komisyoncunun gönderen adına ve hesabına yaptığı sözleşmelerle taşımayı üstlenmesi, komisyoncunun taşımayı da üstlenmesi, toplama yük hali ve kesin ücret kararlaştırılması hali de özel ifa halleridir. Söz konusu ifa halleri bakımından komisyoncunun hapis hakkı farklı özellikler gösterecektir.

2.2.2.2.1. Sözleşmenin İfasının Genel Esasa Göre Yapılması Halinde Hapis Hakkı

Taşıma işleri komisyonculuğunun genel esasa göre ifasında, taşıma işleri komisyoncusu dolaylı temsil yetkisine dayanarak edimini ifa etmekte olup, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin göndereni ile taşıyıcı arasında doğrudan bir ilişki meydana gelmemektedir. Bu sebeple, gönderenin, taşıma sözleşmesi ile taşıma işleri komisyoncusu nezdinde doğan hak ve alacakları ileri sürebilmesi bunların ancak komisyoncu tarafından gönderene devredilmesi ile mümkündür. Söz konusu devir işlemi gerçekleşene kadar, taşıma işleri komisyoncusu taşıyıcı bakımından gönderen konumundadır.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde taraflar aksini kararlaştırmadı ise, eşya varma yerine ulaşıncaya kadar tasarruf yetkisi gönderen sıfatını haiz olan taşıma işleri komisyoncusundadır. Dolayısı ile taşımının, gönderen mevkiinde olan taşıma işleri komisyoncusunun tasarruf yetkisine dayanarak verdiği emir ve talimatlar doğrultusunda yapılması gerekmektedir. Bu hali ile taşıma işleri komisyoncusu tasarruf yetkisini haiz olması sebebiyle, taşımaya konu eşya üzerinde dolaylı ferî zilyettir. Hapis hakkının sıkı sıkıya bağlı olduğu zilyetlik şartını sağlamaktadır.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün alacakları için hapis hakkını haiz olan komisyoncu, tahsil edemediği alacakları yönünden, taşıyıcıya eşyaların

gönderilene teslim edilmemesi yönünde talimat vermek suretiyle yükün teslimine engel olarak hapis hakkını kullanabilir. Taşıma işleri komisyoncusunun, eşya üzerinde dolaylı ferî zilyetliğinin sürmesi ve hapis hakkının mevcudiyeti yükün gönderilene teslimi gerçekleşene kadar devam edecektir.

Bu meyanda, taşıma işleri komisyoncusunun dolaylı temsil yetkisine dayanarak akdettiği taşıma sözleşmesinde, taşımaya konu eşya üzerinde tasarruf yetkisinin gönderene veyahut gönderilene ait olduğu yönünde açık bir hüküm mevcut ise ya da taşıma senedine bu yönde bir kayıt düşüldü ise taşıma işleri komisyoncusunun hapis hakkını kullanmasının mümkün olmadığı kanaatindeyiz.

2.2.2.2.2.Komisyoncusunun Gönderen Adına Sözleşme Akdetmesi Halinde Hapis Hakkı

Taşıma işleri komisyoncusunun gönderen adına hareket ettiği durumlarda, komisyoncusunun akdettiği sözleşmelerde doğrudan temsil söz konusu olduğundan taraf sıfatı doğrudan gönderene ait olacaktır. Nitekim bununla birlikte, taraf sıfatına bağlı haklar da bizzat gönderene aittir.

Taşıma işleri komisyoncusunun özel bir ifa şekli olan bu durumda, komisyoncusunun hapis hakkını kullanabilmesi ancak eşyanın komisyoncu tarafından taşıyıcıya teslimi halinde söz konusudur. Zira, komisyoncu ancak bu durumda eşyaya zilyettir. Söz konusu ifa şeklinde, komisyoncusunun, taşıyıcıya emir ve talimat verme yetkisi de olmadığından dolaylı ferî zilyet olma imkânı da bulunmamaktadır.

Bunun yanında, TTK m.920 hükmü ile komisyoncunu ücretinin eşyanın taşıyıcı teslimi ile muaccel hale geleceği düzenlendiğinden, eşyanın komisyoncu tarafından taşıyıcıya teslim edildiği durumlarda dahi, hapis hakkı kullanması yönünde engel teşkil etmektedir. Fakat, TTK m.920 hükmü emredici nitelikte olmadığından tarafların aksini kararlaştırabilmesi mümkündür. Ücretin taşıyıcıya tesliminden önce muacceliyet kazanacağı yönündeki sözleşme hükümleri geçerli olacağı gibi, böyle bir durumda eşyanın komisyoncu tarafından taşıyıcıya teslim edileceği durumlarda hapis hakkı kullanabilmesi mümkündür.

2.2.2.2.3.Komisyoncusunun Eşyanın Taşınmasını Üstlenmesi Halinde Hapis Hakkı

Tezimizin birinci bölümünde detaylandırıldığı şekli ile, TTK m. 926 hükmü ile taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın taşınmasını da üstlenmesi mümkün kılınmıştır. Aşağıda ele alacağımız diğer özel ifa şekilleri için de geçerli olmak üzere, komisyoncusunun taşımayı üstlendiği hallerde taşıyıcı sıfatını haiz olan komisyoncu yük üzerinde doğrudan zilyet olacaktır.

Bu hali ile, komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan hak ve alacaklara haiz olduğu gibi, taşıma işiyle ilgili olarak da taşıyıcının hak ve yükümlülüklerine sahip olacaktır.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile taşıma sözleşmesi yan yana yürürlükte olacağından, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan alacakları için komisyoncu sıfatı ile hapis hakkı kullanacaktır. Buna ek olarak ise, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan alacakları için taşıyıcı sıfatıyla taşıyıcının hapis hakkına uygulanacak hükümlere göre hapis hakkını kullanacaktır.

2.2.2.2.4.Toplama Yük Halinde Hapis Hakkı

Toplama yük halinde, taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı da üstlenmesi durumunda izah edildiği şekli ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile taşıma sözleşmesi yan yana uygulama alanı bulacaktır. Bu sebeple, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin toplama yük olarak ifası halinde açıklamış olduğumuz hapis hakkına ilişkin esaslar, taşımanın da üstlenmesi durumundan farklı değildir.

Bunun yanı sıra, toplama yükte birden fazla gönderenin varlığı şart olduğundan, taşıma işleri komisyoncusunun gerek komisyon sözleşmesinden gerekse taşıma sözleşmesi yönünden sadece alacaklarını tahsil edemediği gönderenin yükü üzerinde hapis hakkı kullanabileceği belirtilmelidir.

2.2.2.2.5.Kesin Ücretin Kararlaştırılması Halinde Hapis Hakkı

Kesin ücretin kararlaştırıldığı hallerde, komisyoncunun kestiği faturada yer alan bedelin taşıma ücretini ihtiva etmesi sebebiyle komisyon ücreti belirli değildir. Bu nedenle komisyoncu TTK m.921 uyarınca taşıyıcının hak ve yükümlülüklerine haiz olacağı gibi komisyon ücreti alacağı ile ilgili hapis hakkı, taşıyıcının hapis hakkına uygulanacak hükümlere göre kullanılacaktır.

Komisyoncunun, kesin ücretin kararlaştırıldığı hallerde giderlerini ancak bunların olağan olması halinde isteyebileceğinden söz etmiştik. Bu hallerde ise komisyoncu, komisyon ücreti haricinde kalan diğer alacakları için hapis hakkını, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ifasının genel esasına uygulanacak hükümlerine göre kullanacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN ESASLAR

3.1.Genel Olarak

Deniz taşımacılığında taşıma işleri komisyoncularının sunmakta olduğu hizmetin küresel ticaretin ilerlemesine yardımcı olduğu tartışma götürmez. Ancak, hizmet rolünün ötesinde, nakliye komisyoncusunun yasal rolünü sorgulamak gerekir. İkisi arasında oldukça yakın bir ilişki olmasına rağmen, yine de farklıdırlar. Karışıklık kısmen, bir taşıma işleri komisyoncusunun gerçekleştirebileceği birçok işlevden ve taşıma işleri komisyoncusunun deniz taşımacılığındaki rolünün, üstlendiği belirli görev veya sorumluluklara bağlı olarak birçok farklı şekilde tanımlanabilmesinden kaynaklanmaktadır.

Yasal rolü ile ilgili olarak ortaya çıkan asıl mesele, taşıma işleri komisyoncusunun göndericiye hangi ek eylemleri taahhüt ettiği veya yükümlülüklerini bir taşıyıcının yükümlülüklerine yükseltecek başka hangi yükümlülüklerini üstlendiğidir. Başka bir deyişle, asıl mesele, nakliye komisyoncusunun geleneksel rolünü sadece malları taşımayı organize ederek ve ilgili konuları sonuçlandırmayı taahhüt ederek mi sürdürdüğü, yoksa malları taşımayı ve alıcıya teslim etmeyi fiilen üstlenmiş olup olmadığıdır. Bu ayrım önemlidir.

Bu noktada, daha evvel de belirtmiş olduğumuz üzere taşıma işleri komisyoncusunun temsilci olarak mı yoksa asil olarak mı sözleşmeyi ifa ettiğinin, sorumluluk bağlamındaki yansıması karşımıza çıkmaktadır. Zira taşıma işleri komisyoncusunun asil olarak hareket etmesi durumunda taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olduğunu daha evvel belirtmiştik.

Bu bağlamda, taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun, üstlendiği hukuki rollere göre değişiklik arz edeceği açıktır. Taşıma işleri komisyoncusunun hangi sıfatla hareket ettiğinin belirlenmesinde sahip olduğu yetki belgesinin rolü önemli olmakla birlikte asıl olan taraflar arasında yapılan sözleşme hükümlerinin değerlendirilmesi olmalıdır¹⁶². Hali ile taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunu tespit etmek, hukuki rolünün tespiti ile mümkündür. Taşıma işleri komisyoncusunun bir taşımada asil ya da temsilci olarak hareket ettiğinin tespiti ise TTK'nin 921., 926. ve 927.maddelerinin tetkiki ile mümkündür. Bununla birlikte komisyoncunun yasal rollerinin katıksız

¹⁶² Batmaz Silahtaroglu, s.93

karmaşıklığının, yasal rolünü çevreleyen yasal belirsizliği vurgulamak için kendi başına yeterli olduğunu düşünmekteyiz. Taşıma işleri komisyoncularının yasal rolleri ve oradan onların yasal yükümlülükleri ve sorumluluklarına kadar uzanan kafa karışıklığı mahkemelerin ve hukuk yorumcularının da komisyoncunun statüsünü genel olarak sınıflandırmaya çalışmaları sonucunu beraberinde getirmiştir.

Bu doğrultuda aşağıda detaylıca mahkeme kararları ile beraber inceleyeceğimiz üzere taşıma işleri komisyoncusunun yasal rolünün birincil belirleyicisinin, sözleşme şartları da dahil olmak üzere taşıma işleri komisyoncusu ve gönderici arasındaki ilişkilerin tüm seyri olduğunu söylemek mümkündür. Komisyoncunun bir temsilci veya asil olarak sözleşme yapıp yapmadığı, her bir davanın gerçeklerine göre ayrıca incelenmeli, TTK'nin 921., 926. ve 927.maddelerinin taşıma işleri komisyoncu nezdinde vuku bulup bulmadığı, taraflar arasındaki sözleşme, telefon görüşmeleri, yazışmalar, düzenlenen konişmento, komisyoncusu ile gönderici arasındaki önceki anlaşmalar dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, komisyoncusu ile gönderici arasındaki düzenlemelerin tüm koşullarına bakılmalıdır.

Biz de öncelikle taşıma işleri komisyoncularının deniz taşımalarında asil sıfatı ile hareket ettiği durumları tespit edeceğiz. Bu başlık altında asil sıfatı ile hareket eden komisyoncuların, taşıyan hak ve yükümlülüklerini haiz olduğu belirtilmek ile yetinilecek olup, tez konumuzun taşıma işleri komisyoncusu olması sebebiyle taşıyanın sorumlulukları detaylandırılmayacaktır. Akabinde, taşıma işleri komisyoncusunun temsilci sıfatı ile sorumluluğu TTK'nın ilgili hükümleri çerçevesinde detaylandırılacaktır.

3.2.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Deniz Taşımacılığında Asil sıfatı ile Hareket Ettiği Durumların Tespiti

3.2.1. Faturada Yer Alan Bedelin Navlun Ücretini İhtiva Ettiği Durumlar

TTK md.920 hükmü ile taşıma işleri komisyoncusunun temel hakkı olan ücretinin ödenmesini talep etme hakkını düzenler. İlgili hükme göre, yükün asıl taşıyıcıya teslimi ile birlikte bir komisyon ücreti ödenmesi gerekmektedir. Taşıma işleri komisyoncularının hizmetleri için iki ücretlendirme yöntemi vardır. İlk olarak, bir komisyoncu, ilgili taşıyanlar tarafından tahsil edilen navlun üzerinden bir komisyon talep edebilir. Bu geleneksel tazminat yöntemidir. İkinci olarak komisyoncu ayrıca tüm taşıma için götürü bir miktar talep edebilir.

Bu husus taşıma işleri komisyoncusunun taşıma için götürü ücret talep etmesinin ne gibi avantajı olacağı sorusunu akıllara getirebilir. Ancak, bu yol ile komisyoncunun bir

kâr marjı veya yüzdeye değil, taşıyan ile müzakere edebileceği daha iyi fiyat ile gönderenin kabul ettiği fiyat arasındaki farka dayalı bir ücret alması oldukça mümkündür. Zira gönderen, esas taşıyanın ne tahsil ettiğini bilmeyecektir. Bununla birlikte, kazancını arttırabilmek için mümkün olduğunca az taşıma ücreti ödemek maksadıyla taşıyanın ehil ve güvenilir olduğuna bakmaksızın anlaşma yoluna gitme ihtimali bulunan taşıma işleri komisyoncusunun gönderenin menfaatine aykırı olacak şekilde taşıma sözleşmesini gerçekleştirme tehlikesi; ancak onun taşımaya ilişkin olarak hak ve yükümlülükler bakımından taşıyan sorumluluğuna tabi kılınmasıyla önlenmiştir.

Bu nedenledir ki, taraflarca ücret olarak taşıma bedeli (navlun) dahil tek bir fiyat belirlendiğinde ise taşıma işleri komisyoncusu taşıyanın hak ve yükümlülüklerini üstlenmiş sayılır.¹⁶³ Nitekim kesin ücretin kararlaştırıldığı durumlarda taşıma işleri komisyoncusunun taşıma sözleşmesini kendi hesabına akdettiğinin kabulü gerekmektedir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi; uluslararası deniz yolu taşımasından kaynaklanan hasar bedelin iadesi sebebiyle başlatılan icra takibine konu itirazın iptali talepli davada, ücret olarak taşıma giderlerini ihtiva eden tek bedel kararlaştıran taşıma işleri komisyoncusunun, taşıyanın hak ve yükümlülüklerine tabi olacağından pasif husumet ehliyetinin bulunduğu yönünde karar vermiştir¹⁶⁴. Yine aynı yönde Yargıtay 11. Hukuk Dairesi bir başka kararında ise; ¹⁶⁵ taşıma işleri komisyoncusunun kesmiş olduğu faturada taşıma senedine atıf yaptığı ve senette acente sıfatını haiz olduğunun yer aldığını belirtti ise de Yargıtay fatura içerisinde yer alan ibarenin taşıma işleri komisyoncusu sıfatına sahip olmasına engel olmadığına hükmetmiştir. Devamında ise, asıl taşıyan sorumluluğundan kurtulmasının ancak komisyon faturası düzenlemesi halinde söz konusu olabileceğini vurgulamıştır.

Yine, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi bir kararında¹⁶⁶ ; taşıma işleri komisyoncusu her ne kadar konişmento bakımından kendisinin her iki tarafı da bir araya getiren bir aracı firma olduğunu, konişmentodan da anlaşılacağı üzere yalnızca delivery agent/teslim acentesi olduğu için sorumluluğundan bahsedilemeyeceğini dile getirdiyse de navlun faturası düzenlemek suretiyle ücret olarak taşıma giderlerini de

¹⁶³ Kula Değirmenci, **Maritime Law**, s.16.

¹⁶⁴ Yargıtay 11. HD, 2016/3438 E. 2017/5903 K. 31.10.2017 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com.tr/ e.t.:07.08.2022

¹⁶⁵ Yargıtay 11. HD, 2014/9700 E. 2014/16907 K. 05.11.2014 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com.tr/ e.t.:07.08.2022

¹⁶⁶ İstanbul BAM 14. HD. 2018/1699 E. 2020/173. K. 13.2.2020 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com.tr/ e.t.:09.08.2022

ihativa eden tek bedel kararlaştıran taşıma işleri komisyoncusunun taşımaya ilişkin olarak taşıyanın hak ve yükümlölüklerine sahip olacağı yönünde karar vermiştir.

Son olarak İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi'nin vermiş olduğu bir kararı¹⁶⁷ incelediğimizde; somut olayda, taşıma işleri komisyoncusu, salt navlun faturası düzenlenmesi ve navlunu tahsil olgusunun, bir kişinin TTK 917 vd gereğince taşıyanın hak ve borçlarına sahip olmasına yeter nitelikte olmadığını ve konişmentodaki açık kayıt gereği “teslimat acentesi” olduğunu ileri sürdü ise de navlun faturasını düzenleyen taşıma işleri komisyoncusunun TTK 'nun 917 ve devamı maddelerine göre taşıma işleri komisyoncusu olarak taşıma işini üstlendiği, komisyoncunun taşıma işini bizzat yapmayarak başka birine de yaptırabileceği, somut olayda TTK 929. ve 1191/1 maddeleri gereğince bu durumda dahi taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan olarak emtiadaki hasardan sorumlu olmaya devam edeceği yönünde karar verilmiştir. Bu meyanda taşıma ücreti ile beraberinde komisyon ücretini götürü ücret olarak talep eden taşıma işleri komisyoncusunun diğeri taşıma türlerinde de taşıyanın hak ve yükümlölüklerine sahip olacağı tartışmasıdır¹⁶⁸.

Uluslararası deniz hukuku bağlamında kesin ücret talebinin, taşıma işleri komisyoncusuna yansımalarına değinmeden önce, ABD veya İngiliz yasalarına göre komisyoncunun taşıyan statüsünü belirlemek için net ve parlak bir çizginin bulunmadığını belirtmek gerekmektedir¹⁶⁹. Konuyu değerlendiren ABD mahkemeleri¹⁷⁰ taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcı statüsünü belirlemek için genel olarak dört faktörden yararlanmıştır. Bunlar; yükümlölüklerin ilgili belgelerde açıklanma şekli, taraflar arasındaki işlem geçmişi, komisyoncu tarafından bir konişmento düzenlenmesi ve son olarak hizmetler için götürü ücret talebidir. Bu koşulların tek başına varlığı direkt taşıma işleri komisyoncusunu taşıyan statüsüne sokmamakla birlikte koşulların tamamı dikkate alınarak her dava özelinde kül halinde değerlendirilmektedir.

ABD mahkemelerinin genellikle ücretlendirme yöntemini güçlü bir faktör olarak görmemesine ve koşulların tamamını dikkate almasına rağmen 1990 yılında görülen

¹⁶⁷ İstanbul BAM 13. HD. 2018/692 E. 2019/465 K. 27.3.2019 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com.tr/ e.t.:09.08.2022

¹⁶⁸ Karayolu taşıması için bkz. İzmir BAM 17. Hukuk Dairesi E. 2019/140 K. 2022/85 T. 27.1.2022 , Havayolu taşıması için bkz. İstanbul BAM 14. Hukuk Dairesi E. 2020/1872 K. 2021/838 T. 24.6.2021 **Kaynak.:** www.kazanci.com.tr/ e.t. 10.08.2022

¹⁶⁹ H. Edwin Anderson II., The Status and Associated Liability of Ocean Freight Forwarders, 36 **Transportation Law Journal**,121 (2009) s.139.

¹⁷⁰ Zima Corp. v. MV Roman Pazinski, 493 F. Supp. 268 (S.D.N.Y. 1980) **Kaynak.:** law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/493 e.t.05.07.2022

Hoffman-LaRoche v. M/V Tel Jefferson davasında,¹⁷¹ mahkeme, komisyoncunun bu gönderiden kar elde etme biçimi olarak bir götürü veya her şey dahil tutarın tahsil edilmesini taşıyan statüsünü vermek için yeterli görmüştür. Durum İngiliz hukukunda¹⁷² da benzerdir ve Glass'ın¹⁷³ belirttiği gibi bir götürü navlun tutarının tahsil edilmiş olması her zaman özellikle güçlü bir faktör olarak alınmamıştır. Buna karşılık, birçok yargı bölgelerinde, böyle bir ücretlendirme yöntemi, taşıyıcı statüsünün göstergesidir. Örneğin, Alman Ticaret Kanunu 459. paragrafı, taşıma işleri komisyoncusunun taşıma ücretine eklenecek bir komisyon yerine tek, belirli bir ücret talep etmesi durumunda komisyoncunun taşıyıcının hak ve sorumluluklarını üstlendiğini belirtir¹⁷⁴.

3.2.2.Kendi Konişmentosunu Düzenlemek Suretiyle Asil Sifatını Kazandığı

Durumlar

3.2.2.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu Tarafından Düzenlenen Konişmentolar

3.2.2.1.1.Karma-Multimodal Taşıma Konişmentosu (FBL)

Karma taşıma, basit bir şekilde tanımlamak gerekirse, yüklerin kısmen denizyolu, kısmen karayolu, kısmen demiryolu olmak üzere, taşıma ediminin değişik tür ortamlarda gerçekleştirildiği taşımalar olarak adlandırılmaktadır. Birleşmiş Milletler Karma Taşımalar Hakkında Cenevre Konvansiyonu'nun giriş bölümünde; milletlerarası karma taşımaların giderek yaygınlaşması neticesinde konteynerli ya da konteynersiz uluslararası karma taşımacılığın bir hukuk düzenine bağlanması gerekliliğinden doğduğu belirtilmiştir. Karma taşımalarda belirleyici olan taşıma faaliyetlerinde bütünlük ve tüm taşıma sürecinin tek bir taşıma sözleşmesine dahil edilmesidir. Fakat, FBL adından da anlaşılacağı üzere, en az iki taşıma şeklinin kullanıldığı kombine taşımacılık sözleşmesi durumunda kullanılması öngörülmesine rağmen, FBL'in kullanılması, uluslararası anlaşmalar yahut ulusal mevzuat hükümlerinden ziyade tarafların gönüllü olarak anlaşmalarına bırakıldığı için tek modlu bir taşımada kullanılmasında herhangi bir çekince bulunmamaktadır¹⁷⁵.

¹⁷¹Hoffman-LaRoche, Inc. v. M/V TFL Jefferson, 731 F. Supp. At 111. January 23, 1990 .<https://casetext.com/case/hoffmann-laroche-v-m61v-tfl-jefferson> (Dava, davacı Hoffmann-LaRoche'nin söz konusu taşımada, taşıma işleri komisyoncusuna istiflemeye ilişkin talimatların, taşıyana iletilmemesi sonrasında, yükün, açık güverteye istiflenerek, taşıma esnasında kaybolmasına ilişkindir.)

¹⁷² Texas Instruments Ltd. V. Nasan (Europe) Ltd. [1991] 1 Lloyd's Rep. 146 **Kaynak.:** <https://www.i-law.com>. E.t.: 09.07.2022

¹⁷³David A. Glass, **Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts** , 2. Baskı, Routledge, 2012 s.61.

¹⁷⁴Kanunun resmi İngilizce tercümesine http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0781 adresinden ulaşılabilir. Erişim tarihi: 03.01.2023

¹⁷⁵ **FIATA** (International Federation of Freight Forwarders Associations), Documents and Forms, Standard Conditions (1992) Governing the Negotiable Fiata Multimodal Transport Bill Of Lading,

FBL, kombine taşımaya denizyolu taşımacılığının da dahil edildiğini kabul etmekte olup, Kombine Taşımacılık Operatörünün esas sorumluluğunu da denizyolu eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğu ile bağdaştırmaktadır. Bununla birlikte, FBL’i denizyolu ile eşya taşıması ihtiva etmeyen kombine taşımalarda da kullanmak mümkündür¹⁷⁶.

Daha evvel de belirttiğimiz üzere, FIATA¹⁷⁷ taşıma işleri komisyoncusunun, yükü taşıma edimini üstlendiği ve konişmentodaki gibi, hamiline teslimi halinde, yükün, alıcısına teslimi ile sonuçlanan bir taşıma belgesi kullanmıştır. (FIATA *Freight Forwarders Certificate of Transport*, FCT). Ancak, bu belge ile taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan sıfatı ile sorumluluğu açıkça reddedilmekteydi. Ticari hayatın olağan akışında, taşıma işleri komisyoncularının kendi tarife ve taşımacılık ücretlendirmesi olmasına karşın beklenmeyen bir durum söz konusu olduğunda sorumluluktan kaçınmasının oldukça kolay olması, sözleşmenin diğer tarafı tarafından anlaşılması güç bir durumdur. Bu sebeple, taşıma işleri komisyonculuğu endüstrisinin itibarını güçlendirecek bir belgenin işleme konulması, salt pazarlama saiki ile bile oldukça önem arz etmekteydi. Taşıma işleri komisyoncularının sorumluluğunun sınırları hususunda doktrindeki farklı görüşler neticesinde FIATA 1992 yılında *Multimodal Bill of Lading*’i (“FBL”) belgesini ortaya koymuştur. Söz konusu belgenin hangi şekil ve koşullara tabi olduğu FIATA tarafından öngörülmüş olup ve bu standartlar ICC-MTO42 (*International Chamber of Commerce*-Milletlerarası Ticaret Odası) tarafından da onaylanmıştır. Diğer taşıma ve teslim belgelerinden farklı olarak FBL kıymetli evrak niteliğini haiz olup ciro edilebilir ve bu yönüyle çok önemli bir uluslararası taşıma belgesidir¹⁷⁸.

Taşıma işleri komisyoncularının uygulamada “*Freight Forwarder*” olarak anıldığından bahsetmiştik. FBL’de *Freight Forwarder* teriminin bulunduğu ve Kombine Taşımacılık Operatörü ifadesinin özellikle kullanılmaktan kaçınıldığı görülmektedir. Bu durum kanaatimizce, FBL’in, *Freight Forwarder* tarafından kullanılmasının arzu edilmesinden kaynaklanmaktadır. Öyle ki, FBL’in kullanılmaya başlanmasından önce

Kaynak: https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/afedd989-c99b-4142-9f64-8281c99aa4c5_FIATA_Documents_and_Forms.pdf s.12

¹⁷⁶ FIATA, Documents and Forms, s.13

¹⁷⁷ Merkezi Paris’te bulunan ICC; 1919 yılında kurulmuş olup, dünya üzerinde 140 ülkenin şirketlerinin temsil edildiği uluslararası bir örgüttür. Milletlerarası Ticaret Odası Türkiye Komitesi (ICC Türkiye) 1934 yılında kurulmuş olup, 1945 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile “Milli” adının eklenmesi ile yapılanmasını Milletlerarası Ticaret Odası Türkiye Komitesi olarak tamamlamış ve faaliyetinin yürütülmesi görevi 5590 sayılı yasa ile 1950 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği’ne verilmiştir.

¹⁷⁸ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s.30.

freight forwarder, taşıma edimini yükleneceği ve dolayısı ile taşıyıcı sorumluluğunu üstleneceği zamanlarda, kullanabileceği uluslararası *freight forwarder* belgesi bulunmamaktayken, yine de taşıyıcı/taşıyan gibi sorumluluğa tabi tutulabiliyordu. Daha evvel çalışmamızda bahsettiğimiz üzere, *freight forwarderlar* uygulamada da sıklıkla asil sıfatıyla hareket etmekte ve taşıyan gibi sorumlu olmaktadır.

FBL Genel Şartlarının tanım kısmında, *freight forwarder*, FBL'i tanzim eden ve üzerinde ismi belirtilen, kombine taşıma sözleşmesinin ifası için taşıyıcı olarak sorumluluk alan kombine taşımacılık operatörü şeklinde tanımlanmıştır¹⁷⁹. İşbu tanımdan yola çıkarak söyleyebiliriz ki; birincisi taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu, eşyanın teslim alınmasıyla varış destinasyonunda yetkili kişiye teslimine kadar taşıma sürecinin tamamını kapsamaktadır. İkincisi FBL genel şartlarında açıkça yer aldığı üzere tanzim edenin açık bir sorumluluğu üstlenmesi söz konusudur¹⁸⁰. Üçüncüsü taşıma işleri komisyoncusu salt kendisinin değil, çalışanlarının, ediminin ifa ederken hizmetinden yararlandığı acente ve aracılarının ihmallerinden de sorumlu tutulmaktadır¹⁸¹. Bu nedenle taşıma işleri komisyoncusunun kendisini salt aracı sıfatı ile hareket etmekte olduğundan bahisle sorumluluktan kaçması mümkün olmayacaktır. Bu esasında taşıyıcı olarak hareket eden taşıma işleri komisyoncusu ile taşıma işine araçlık eden taşıma işleri komisyoncusu arasındaki temel ayrımdır. Söz konusu nedenlerle taşıyıcı gibi sorumluluğunun bulunmasını istemeyen taşıma işleri komisyoncusunun FBL' den ziyade FCR¹⁸² yahut FCT¹⁸³ belgelerinden birini tercih etmesi daha uygun olacaktır¹⁸⁴.

Diğer yandan, taşıma işleri komisyoncusu, gönderenin vermiş olduğu beyan neticesinde meydana gelebilecek sorumluluktan, göndericinin beyanı doğrultusunda anlamına gelmekte olan "According to declaration of the consignor" ifadesini FBL'in

¹⁷⁹ FIATA, **Documents and Forms**, s.13

¹⁸⁰ FIATA, **Documents and Forms**, s.13

¹⁸¹ FIATA, **Documents and Forms**, s.13

¹⁸² Taşıma işleri komisyoncusu makbuzunun uluslararası taşımalarda ismi FCR'dir. (FBL).FCR göndericinin acentesi olarak hareket eden taşıma işleri komisyoncusu tarafından düzenlenen belirli bir sevkiyatın alındığını onaylayan ve aslının gönderene teslim edildiği bir belgedir. FCR belgesi bir taşıma sözleşmesi içermez ve bu nedenle akreditif kurallarında taşıma belgesi olarak da kabul edilmeyecektir. Bu belge söz konusu sevkiyatın ihtiva ettiği eşyanın mülkiyetini temsil etmez ve dolayısı ile de kıymetli evrak hükmünde değildir.

¹⁸³ Eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği anlamına gelen bir tür taşıma senedi olup, taşıma işleri komisyoncusu tarafından gönderilenin emrine düzenlenir. FCT takım halinde "emre yazılı" olarak düzenlenir. Bu sebeple FCR'nin aksine ciro edilebilmektedir. Ancak FCT'nin de taşıma belgesi mülkiyeti temsil etmediğinden yine kıymetli evrak niteliği bulunmamaktadır. Türkiye'de henüz kullanılmadığının altını çizmek gerekmektedir.

¹⁸⁴ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.30; Ramberg, **Unification of the Law of International Freight Forwarding**,s.6.

üzerine işleyerek kaçınabilecektir. Ne var ki taşıma işleri komisyoncusu yükün niceliği ve niteliğine ilişkin verilerde gözlemlediği hatayı bildirmekten kaçınırsa sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Ancak taşıma işleri komisyoncusu FBL’i yayımlaması halinde sorumluluğunu üstlendiği yükün yalnızca görünüşte iyi hal ve koşullarda olduğunu garantilemektedir. Dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusu kendisine daha detaylı inceleme yapılması yönünde bir talep gelmediği müddetçe salt detaylı bir inceleme ile tespit edilebilecek kusur ve hasardan sorumlu tutulamayacaktır.

3.2.2.1.2.Ara Konişmento (House Bill of Lading HBL)

FIATA yukarıda örneklendirdiğimiz üzere uluslararası alanda kullanılmak üzere taşıma işleri komisyonculuğu ile ilgili dünyada tekdüze kuralların tesisi amacıyla için bazı belgeler düzenlemiştir. Doğrudan veyahut dolaylı bir şekilde FIATA’ ya üye olan taşıma işleri komisyoncuları söz konusu belgeleri kullanma hakkına sahiptir. Fakat pratikte farklı mevzuat hükümleri ihtiva eden ülkeler açısından bu belgelerin standartını yakalamak oldukça zordur. Bu sebeple İngiltere, Almanya vb. birçok ülke de dahil olmak üzere ülkemizde de taşıma işleri komisyoncuları, uluslararası ticarete House Bill of Lading (“HBL”) olarak adlandırılan kendi taşıma belgelerini kullanmaktadırlar. Bu belgenin dilimizde karşılığı ara konişmento veyahut forwarder konişmentosudur.

Konişmento deniz taşımacılığındaki, en değerli ve önemli evraklardan bir tanesidir. Konişmento HBL ve Master Bill of Lading’dir (MBL) olarak iki farklı şekilde düzenlenebilir. Bunlardan MBL, MSC, Maersk gibi hat operatörleri tarafından hazırlanırken, HBL ise taşıma işleri komisyoncuları veya gemi işletmeyen taşımacılık şirketleri (non-vessel operating common carrier) tarafından hazırlanır. Komple bir konteynerlik yükleme (full-container load “FCL”) yapıldığında HBL’e ihtiyaç duyulmazken, parsiyel bir yükleme (less-container load “LCL”) söz konusu olduğunda, MBL ile birlikte HBL de hazırlanması gerekmektedir. FCL bir konteyner içerisindeki tüm yükün aynı yük sahibine veyahut alıcıya sahip olması anlamına gelmekle birlikte parsiyel yükleme yani LCL ise bir konteyner içerisindeki yükün birden fazla yük sahibine ve/veya alıcıya sahip olduğu anlamına gelmektedir. Hat operatörlerinin düzenlemiş olduğu MBL’in tek bir alıcı ve tek bir gönderen adına düzenlenmesi gerekliliği göz önüne alındığında, LCL durumunda yalnızca MBL düzenlemesi elbette ki yükün teslim noktasında karışıklık meydana getirecektir. Bu sebeple, MBL gönderen olarak taşıma

işleri komisyoncusu ve alıcı olarak ise varış yerindeki teslim acentesi¹⁸⁵ olarak düzenlenmekte iken, HBL’de ise varış noktasında karışıklığı gidermek adına her bir yükün gerçek göndericisi ve alıcısı için taşıma işleri komisyoncusu kendi konişmentosunu düzenlemektedir. Esasen gönderici, alıcı ve alıcının adres bilgileri haricinde HBL, hat operatörleri tarafından hazırlanan MBL’in bir kopyasıdır.

Bu taşıma belgesi taşımayı fiilen üstlenmeyen taşıma işleri komisyoncusu tarafınca tanzim edilen kendi namlarına imzaladıkları ciro edilemez mahiyette bir taşıma senedidir. Geminin yükleme limanından kalkışını müteakiben de taşıma işleri komisyoncusu HBL konişmentosunu düzenleyerek gönderene gönderir. Kendisine HBL verilen yük ilgilisi, taşımaya aracı olan bir kişiyle iş yaptığını ve kendisine verilen HBL haricinde bu taşıma işinde bir de hat operatörlerince düzenlenen MBL’ in bulunduğunu bilmektedir. Nitekim taşıma işleri komisyoncusunun da gönderene kendi hazırladığı konişmentoyu gönderebilmesi için mutlaka taşımayı yapan taşıyıcı firma ile bir taşıma sözleşmesi bulunması ve bunun sonucunda da taşıyan firmadan kendi namlarına düzenlenmiş olan ana konişmentoyu (MBL) teslim almaları gerekmektedir.

3.2.2.2.Konışmento Düzenleyen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Statüsünün Tespiti

3.2.2.2.1.FBL Düzenleyen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Statüsü

FBL’in deniz konişmentosu ile aynı hukuki nitelikte olan bir kombine taşıma konişmentosu olduğu FIATA tarafından tespit edilmiştir. Bu yönü ile FBL’in hukuki niteliği tartışmasızdır. Bununla birlikte, taşıma işleri komisyoncusu FBL düzenleyerek malların teslim alındığı yerden (bu FBL’de belirtilen teslim yeri) bu FBL’de belirtilen teslim yerine kadar tüm taşımayı gerçekleştirmeyi veya kendi adına temin etmeyi taahhüt etmektedir¹⁸⁶. Bu hali ile FBL düzenleyen taşıma işleri komisyoncusunun TTK md. 926 kapsamında taşıma işini üzerine alarak asil sıfatını haiz olduğu hususunda şüphe yoktur.

Aynı zamanda FBL’in Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından özel olarak tanındığına da değinmiştik. FBL’in, ICC tarafından ICC’nin 481 sayılı broşüründe yayınlanan UNCTAD/ICC Multimodal Taşıma Belgeleri Kuralları’na uygun olduğu

¹⁸⁵ Taşıma işleri komisyoncusunun yurtdışındaki göndericilere hizmet verebilmesi veyahut sevk edilen yükün yurtdışındaki alıcıya ulaştırabilmesi için yurtdışında kendisi ile aynı faaliyette bulunan firmalara ihtiyacı olmaktadır. Hedef pazarlara yakınlık ve firma ihtiyaçları gözetilerek uluslararası alanda aynı faaliyeti sürdüren iki firma arasında, hizmet kapsamı, süresi ve niteliği, operasyonların detayları, navlun ve yerel masraflar, elleçleme ücreti gibi konular üzerinde mutabakata varılarak acente sözleşmesi (“agency agreement”) yapılır. HBL kullanılan durumlarda varışta yükün teslimi için varış acentesine HBL’in verilerek, varış acentesinin düzenlediği evraklar ile birlikte yük fiili taşıyandan teslim alınır.

¹⁸⁶ FIATA Model Rules, cl. 7.3. Bu kurallar için bkz. http://www.fiata.com/uploads/media/Model_Rules_07.pdf.

kabul edilmiştir. Bununla birlikte, Uluslararası ticaretin finansmanında kullanılan akreditif muamelelerindeki teknikler ve metodlar Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından 1933 yılında Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamül ve Uygulamalar (UCP) yayınlanarak standart hale getirilmiştir¹⁸⁷. Uluslararası ticarete multimodal taşımacılıktaki artış nedeniyle ICC, multimodal taşıma şartlarının konumunu ve sırasını değiştirerek, UCP600'de ilk sıraya taşımıştır. Bu doğrultuda, UCP mad.20 hükmü ile kombine taşımacılık hizmetleri sunan taşıma işleri komisyoncularının, taşıyıcı olarak sorumluluğu kabul etme niyetiyle taşıma ile ilgili açık bir sorumluluk üstlenilmesini içeren bir FIATA Konişmento (FBL) kullanabileceği öngörülmüştür. Bu manada FBL düzenleyen taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan sorumluluğunu kabul etme niyeti taşıdığı bir kez daha vurgulanmıştır.

Nitekim İçtihat Hukuku'nda da FBL düzenleyen taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan sorumluluğunu haiz olduğu açıkça görülmektedir. Amerika Birleşik Devletleri Temyiz Mahkemesi tarafından görülen, James N Kirby Pty Ltd v. Norfolk Southern Railway Co davasında¹⁸⁸, taşıma işleri komisyoncusunun bir FBL düzenleyerek bir taşıyan rolünü üstlendiğini kabul edilmiştir. Olayda, Avustralyalı bir şirket olan davacı James N Kirby Pty Ltd ("Kirby"), Huntsville, Alabama'daki General Motors'a 10 konteyner makine satmıştır. Kirby, başka bir Avustralya şirketi olan International Cargo Control Pty Ltd ("ICC") ile bir taşıma sözleşmesi imzalamış olup, ICC bir taşıma işleri komisyoncusuydu. ICC, konteynerler için Kirby'ye bir konişmento düzenlemiştir Kirby'ye verilen ICC konişmentosunun FBL olduğu, sağ üst köşesinde "FBL" ve ön yüzünde "FIATA Multimodal Transport Bill of Lading" logosu ile tespit edilmiştir. Mahkeme FBL'yi hazırlayanların yorumları doğrultusunda FBL formu kullanıldığında, taşıma işleri komisyoncusunun taşıyan rolünü üstlendiğini ve dolayısıyla bir asil haline geldiğini hüküm altına almıştır. Nitekim FBL'in ilk taslağı hazırlayan FIATA komitesinin başkanı, FBL kullanımının taşıma işleri komisyoncusunun kendisi açıkça taşıyan sorumluluğu olan bir taşıyan olarak belirlediğini belirtmektedir¹⁸⁹.

¹⁸⁷ Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamül ve Uygulamalar için genel olarak bkz. Paul Todd, **Bills of Lading and Bankers' Documentary Credits** 4. Baskı, Informa, Londra, 2007.

¹⁸⁸ Amerika Birleşik Devletleri Temyiz Mahkemesi 12. Dairesi, James N Kirby Pty Ltd v. Norfolk Southern Railway Co, No. 01-13776, Karar tarihi, 08.08.2002 **Kaynak:** www.caselaw.com e.t:17.08.2022

¹⁸⁹ Jan Ramberg, The Law of Freight Forwarding and the 1992 FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, Zurich FIATA, 1993, s.7.

Türk hukukunda da Yargıtay kararlarını incelediğimizde aynı nitelikte kararlarla karşılaşmaktayız. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 12.07.2017 tarihli kararında¹⁹⁰ ; her ne kadar faturanın navlun ücreti niteliğinde olmadığı iddia edildiyse de tanzim edilen konişmentoya göre taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üzerine almış olduğu ve taşıyan sıfatını kazandığı gerekçesiyle taşıma işleri komisyoncusu aleyhine açılan davanın kabulüne karar vermiştir. Ancak taşıma işleri komisyoncusunun bu durumdaki sorumluluğu oldukça ağır olduğundan, eşyanın taşınmasını bizzat üstlendiği hususunun iddia eden tarafından net bir şekilde ispat edilmesi gerekmektedir¹⁹¹. Bu yönde, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 02.06.2015 tarihli kararına¹⁹² karşı oy yazısında; mahkemenin karar gerekçesinde, davalı taşıma işleri komisyoncusunun hangi nedenle taşıyan olarak kabul edilmiş olduğu ve sonuçta taşıyan gibi sorumlu tutulduğu, TTK m. 926 çerçevesinde incelenip açıklıkla ortaya konulmadığı gibi dosya kapsamına, iddianın ileri sürülüş biçimine ve toplanan delillere göre anılan madde koşullarının mevcut olduğundan ve bu maddede yazılı koşulların varlığının davacı yanca ispat edilmiş bulunduğundan söz edilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

Yine, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi, bir içtihadında;“...davalı taşıma işleri komisyoncusu tarafından karma taşıma konişmentosu ile eşyanın Gemlik limanından Houston' a oradan da Denver' a taşınması taahhüt edildiği anlaşılmaktadır. Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin kurulduğunu ispata yarayan ve eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veyahut gemiye yüklendiğini gösteren senettir. Konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan sayılır. Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde TTK m.1237 uyarınca konişmento hükümleri esas alınır. Dosyada bulunan konişmentolar değerlendirildiğinde, “...” şirketi akdi taşıyıcı, ... ise alt taşıyıcı konumundadır...” demek sureti ile FBL düzenleyen taşıma işleri komisyoncusun akdi taşıyıcı sıfatını haiz olduğunu hüküm altına alınmıştır¹⁹³.

İncelemiş olduğumuz içtihatlar doğrultusunda söyleyebiliriz ki; FBL düzenleyen taşıma işleri komisyoncusunun TTK md. 926 kapsamında taşıma işini üzerine alarak asil sıfatını haiz olduğu hususunda şüphe yoktur. Kısaca, taşıtana, kendi konişmentosunu

¹⁹⁰ Yargıtay 11. HD, 2016/3 125 E. 2017/4094 K. 12.07.2017 tarihli kararı **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:20.08.2022

¹⁹¹ Nil Kula Değirmenci, Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, vol. 35, no. 1, Mart, 2019, s.38. (“Taşıma İşleri Komisyonculuğu”)

¹⁹² Yargıtay 11. HD, 2014/14728 E. 2015/7488 K. 02.06.2015 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:18.08.2022

¹⁹³ İstanbul BAM 43. HD, 2020/850 E. 2022/168 K. 17.2.2022 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:18.08.2022

düzenlemekle akdi (sözleşmeli) taşıyan sıfatını haiz olan taşıma işleri komisyoncusu, taşıyana yükleme talimatı göndermekle taşıtan sıfatını haiz olmakta ve akdi ilişkilerin merkezine geçmektedir.

3.2.2.2.2.HBL Düzenleyen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hukuki Statüsü

FBL'in deniz konişmentosu ile aynı hukuki vasfa haiz bir kombine taşıma konişmentosu olduğu FIATA (Uluslararası Taşıma Acenteleri Birlikleri Federasyonu) tarafından tespit edilmiştir. Peki, bir komisyoncu tarafından imzalanmış veya düzenlenmiş HBL'in hukuki niteliği nedir?

Deniz yoluyla taşıma bağlamında HBL'in konişmento olarak kabul edilip edilmeyeceği sorusu, taşıma işleri komisyoncusunun hukuki statüsünün nasıl sınıflandırılacağı sorusu ile de bağlantılıdır. Bir komisyoncu tarafından imzalanmış veya düzenlenmiş senetler birçok durumda işlem görmüş olsa da bu tür senetler deniz yoluyla eşya taşıma hukukunda bağımsız bir hukuki statüye sahip değildir.

Genel kural, bir taşıma işleri komisyoncusu tarafından düzenlenen bir HBL in teknik olarak bir konişmento olmadığı yönündedir. Nitekim söz konusu belgenin ilk uygulamalarında böyle bir belgenin kullanılmasının arkasındaki amaç genellikle buydu. HBL'nin ilk biçimleri, komisyoncunun yalnızca bir acente olarak sözleşme yaptığını gösterir. Doktrinde bu husus birden birden fazla yazar tarafından ifade edilmiştir. Scrutton; yalnızca bir acente sıfatıyla hareket eden bir taşıma işleri komisyoncusu tarafından düzenlenen bir HBL'in hiçbir şekilde bir konişmento olmadığını, ancak bir sözleşme akdetme yetkisi ile birleştirilmiş, taşıtan adına taşıma belgesi olduğunu ifade etmiştir. Benzer şekilde, Tetley ise; "bir komisyoncu yalnızca 'konişmento' başlıklı bir belge düzenlediği için mutlaka taşıyan olduğu anlamına gelmez." demek suretiyle taşıma işleri komisyoncusunun HBL düzenlemesinin her zaman ilgili olduğu yükü taşımak için taşıma sözleşmesi yaptığını anlamına gelmediğinin altını çizmektedir¹⁹⁴. Bu yönde ABD mahkemelerinin, JC Penney Co Inc v. American Express Co Inc. davasında taşıma işleri komisyoncunun HBL düzenlendiği halde işbu taşıma belgesinin taşıma taahhütü anlamına gelmediği belirtilmiştir¹⁹⁵. Yine bu yönde, İngiliz Mahkemelerinin de aynı yönde kararları mevcuttur¹⁹⁶.

¹⁹⁴ Tetley, **Marine cargo claims**, s.33.

¹⁹⁵ Penney (J.C.) Co Inc v. American Express Co Inc and American Export Lines Inc [1952] AMC 901
Kaynak:<https://casetext.com/case/jc-penney-co-v-the-american-exp-co>.

¹⁹⁶ Emilio Clot & Co v. Compagnie Commerciale du Nord SA (1921) 8 Ll L Rep 380 ve Gagniere&Co v. The Eastern Company of Ware (1921) 7 Ll L rep.188 **Kaynak:**www.i-law.com e.t:02.08.2022.

İzah ettiğimiz üzere sadece bir komisyoncunun "konişmento" başlıklı bir belge düzenlemesi, mutlaka bir taşıyıcı olduğu anlamına gelmez. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi 21.6.2021 tarihli bir kararında¹⁹⁷; “Davalı ... Tic A.Ş. Tarafından düzenlenen bir konişmento dosyada mevcut değildir. Dosyada bulunan ana ve ara konişmentolarda taşıyıcı sıfatı başka firmalara aittir. Davaya konu taşımanın fiilen davalı ... Tic. A.Ş. tarafından yapıldığına ilişkin dosyada herhangi bir ispat da yoktur. Ara konişmentoda davalı ...Tic. A.Ş. 'nin acente olarak yer alması bu davalıya taşıyan sıfatını kazandırmaz. Davalı ...Tic. A.Ş. 'nin fiili taşımayı üstlendiği ispat edilemediğinden mahkemece bu davalı yönünden davanın pasif husumet yokluğu nedeniyle reddine karar verilmesinde bir isabetsizlik görülmemiştir” hükmü ile komisyoncusun ara konişmentoyu düzenlemesinin temsilci sıfatı ile de mümkün olduğu ve mutlak surette taşıyan sıfatını haiz olduğu anlamına gelmediğinin altını çizmektedir.

Bu manada bir taşıma işleri komisyoncusu tarafından düzenlenen bir belgenin yasal etkisini değerlendirmeye çalışırken, önemli olan konu, komisyoncunun gönderene karşı temsilci veya asil olarak sorumluluk üstlenip üstlenmediğini belirlemektir. Taşıma işleri komisyoncularının düzenlemiş olduğu konişmentolar üzerinde bir değerlendirme yaparken ilk önce temsilci sıfatı ile hareket edip etmediğini gözetmek gerekmektedir. Düzenlenen konişmentoda “on behalf of carrier” ibaresinin bulunduğu durumlarda komisyoncunun taşımada taşıyıcı olarak yer aldığının başkaca bir delille ispatlanamaması halinde taşıma işleri komisyoncusunu akdi taşıyan sıfatı ile hareket ettiğinin kabulü mümkün değildir¹⁹⁸.

Bununla birlikte taşıma işleri komisyoncusunun asil olarak hareket ettiği ve gönderene karşı bir 'taşıyıcının' yükümlülüklerini üstlendiği durumlar daha belirsizdir. Zira bu yönde verilen kararlar konişmentonun düzenlenmesinde asil olarak hareket ettiğinden bahisle konişmentoyu komisyoncuya akdi sorumluluk yükleyen bir sözleşme olarak ele alarak 'taşıyıcı' muamelesi yapmakla birlikte, konişmentonun yasal statüsüne değinilmemiştir. Örneğin, Landauer & Co v Smits & Co davasındaki¹⁹⁹ mahkeme, komisyoncu tarafından düzenlenen konişmentonun yasal statüsüne değinmeksizin yalnızca konişmentoyu asil olarak düzenledikleri ve bu nedenle sorumlu olmaları gerektiği sonucuna varmıştır. Aynı şekilde, Century Photo & Audio Supplies Ltd v Hi

¹⁹⁷ İstanbul BAM 43. HD, 2020/2222 E. 2021/772 K. 21.6.2021 tarihli kararı.

¹⁹⁸ Yargıtay 11. HD, 2004/2448 E. 2004/11597 K. 29. 11.2004 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:01.08.2022

¹⁹⁹ Landauer & Co v Smits & Co [1921] 6 LI L Rep 577 **Kaynak:**www.i-law.com e.t.:02.08.2022

Node Trading Pte Ltd davasındaki²⁰⁰ mahkeme, gönderenin, taşıma işleri komisyoncusuna karşı taleplerini, HBL' in bir konişmento olmadığı gerekçesiyle değil, herhangi bir gerçek taşıma sözleşmesine dayanmadığı gerekçesiyle reddetmiştir.

Yine Türk İçtihatlarında örneklerde de aynı tabloyu görmekteyiz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi²⁰¹ taşıma işleri komisyoncusunun ara konişmento tahtında taşıyan sıfatını haiz olduğunu ve gözetim ve özen yükümlülüğünün bulunduğu yönünde karar verdi ise de ara konişmentonun yasal statüsüne ilişkin yorum yapmaktan imtina etmiştir. Yine aynı şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesi²⁰² vermiş olduğu bir kararda “davalının taşıma işleri komisyoncusunn, ara konişmentoda da belirtildiği gibi "less container load" kaydı gereğince konteyner içi istifin eşyanın taşıyana tesliminden sonra taşıyan tarafından yapılmasını üstlendiği, dava dışı alıcıya ve dolayısıyla onun haklarına halef olan davacı ... şirketine karşı, asıl taşıyan yani taşımayı üstlenen şirket olarak taşıyıcı sıfatı ile sorumlu olduğu” yönünde karar verdi ise de ara konişmentonun hukuki niteliğinden bahsetmemiştir.

Taşıma işleri komisyoncusu konişmentosunun artan kullanımı hem uygulayıcıların hem de akademisyenlerin artan ilgisini çekmiştir ve yakın zamanda bir akademisyen tarafından, taşıma işleri komisyoncuları tarafından düzenlenen veya imzalanan bir konişmentonun 'gerçek bir konişmento' olarak tanınması yönünde bir çağrı yapılmıştır. Diğer yandan doktrinde, birtakım görüşler HBL'in gerçek bir konişmento olarak kabul ederek kazanılacak hiçbir şey olmadığını ileri sürmektedir²⁰³. Sebep olarak da HBL'i gerçek bir konişmento haline getirmenin, bu konişmentonun taraflarına, tarafların alabileceklerinden daha fazla bir fayda sağlamayacağı zira komisyoncu tarafından bir göndericiye verilen bir belge, bir konişmento olmasa bile bir sözleşme olarak uygulanabileceğini ifade etmektedir.

Öncelikle, her ne kadar gönderen ile taşıma işleri komisyoncusu arasındaki bir sözleşme niteliğinde olmasının taraflar arasındaki hukuki ilişkinin tespiti açısından yeterli olduğu düşünülse dahi, bu noktada içtihatlar doğrultusunda HBL'in gerçek bir taşıma sözleşmesine dayanmasının şart olması HBL'in daha genel bir çerçevede

²⁰⁰ Century Photo & Audio Supplies Ltd v Hi Node Trading Pte Ltd (unreported, H Ct of HK, case no CL 143 of 1989, decided on 24 April 1991, **Kaynak:** vlex.hk, e.t.:04.08.2022

²⁰¹ Yargıtay 11. HD, 2016/3125 E. 2017/4094 K. 12.07.2017 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:05.08.2022

²⁰² Yargıtay 11. HD, 2016/3420 E. 2017/5654 K. 24.10.2017 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:05.08.2022

²⁰³ John S Mo, Forwarder's Bill and Bill of Lading, 5 *Asia Pacific Law Review*. 96 (1997) s.104.

değerlendirilmesi gerektiğinin göstergesidir. Aynı zamanda 1924 Lahey Kuralları'nın²⁰⁴ uygulanabilirliğinin şartlarından biri ise, anlaşmanın tarafı olan bir ülke tarafından konişmento tanzim edilmesidir. Bu durum gözetildiğinde taşıma sözleşmesi anlamına gelen HBL'in Lahey Kuralları kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği sorusu gündeme gelmektedir²⁰⁵.

1924 Lahey Kuralları kapsamında konişmento, tedavül kabiliyetine sahip²⁰⁶, eşyayı temsil etmesi amacıyla, taşıyan tarafından tanzim edilen bir yük taşıma belgesidir²⁰⁷. Konişmento taraflar arasında akdedilen navlun sözleşmesi ilişkisinden bağımsız olarak değerlendirilmelidir²⁰⁸. Konişmento, hamiline varış limanında yükün teslimini isteme hakkı vermekte olup bu hak, bağımsızlık ilkesi gereğince, konişmentodan kaynaklanmaktadır.

HBL'in Lahey Kuralları kapsamında bir konişmento olup olmadığı değerlendirirken inceleyeceğimiz ilk husus, konişmentonun tedavül kabiliyeti olan ciro edilebilir bir belge olması gerekliliğidir. Bu noktada Rafaela S'deki 2003 tarihli kararın²⁰⁹, konişmento kavramının ciro edilebilirliğinin merkezi olduğu ve bu özelliğın Lahey Kurallarının uygulanması için gerekli bir koşul olduğu fikrine şüphe düşürdüğünü söylemek mümkündür. Zira mahkeme, bu amaçla düz bir konişmentonun konişmento sayılmasına karar verdi. Hazırlık çalışmalarının, düz faturaları hariç tutmak için açık bir niyet göstermediği ve ciro edilebilir olmasa da genel olarak devredilebilir olması anlamında, yükün teslimini sağlamak için düz konişmentonun düzenlenmesinin gerekli olduğu kabul edildiğinden düz bir konişmentonun hala bir konişmento olarak kabul edilebileceği kabul

²⁰⁴ Gönderilenin Lahey Kuralları tarafı olmayan bir ülkenin vatandaşı olması durumunda, somut olaya anlaşma hükümlerinin uygulanamayacağı yönündeki görüş için Bkz. Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul 1987, s.372.

²⁰⁵ 1924 Lahey Kurallarının en önemli unsurlarından biri konişmentodur. Bunun nedeni anlaşmanın hazırlanmasındaki amacı iyi niyetli üçüncü şahıs olan konişmentonun meşru hamilini yani gönderileni, taşıyanların konişmentolara koydukları sorumsuzluk kayıtlarından korumaktır. Bu nedenle, Lahey Kuralları 1. maddede yer alan b bendi gereğince, anlaşma, yalnızca konişmento tanzim edilen taşımalara uygulanır. Bkz. Tekil, s. 352.

²⁰⁶ Sami Okay, Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları Hususile Bunların Muteberiyet Meselesi, **Yayınlanmamış Doçentlik Tezi**, İstanbul ,1954, s.27.

²⁰⁷ Tahir Çağrı/ Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II**, On İki Levha Yayıncılık, 9. Baskı, 2010, s. 65.

²⁰⁸ Navlun sözleşmesinin hükümsüzlüğünün veya feshedilmesinin, konişmentodan doğan borcu etkilemeyeceği yönünde görüş için bkz. Ergon Atilla Çetingil, Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu (Türk, Alman, İngiliz Hukuklarına Göre), **Yayınlanmamış Doçentlik Tezi**, İstanbul, 1964, s. 1. Aksi yönde görüş için bkz. Poroy/Tekinalp, **Kıymetli Evrak Hukuku Esasları**, 24.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2021, s. 31

²⁰⁹ Macwilliam Co Inc v. Mediterranean Shipping Co SA (The Rafaela S) [2003] EWCA Civ 556; [2003] 2 Lloyd's Rep 113, **Kaynak:** www.i-law.com e.t:04.08.2022

edildi²¹⁰. Bu yönü ile biz de HBL'in devredilebilir niteliğinin konişmento vasfı taşıması için yeterli olduğu kanaatindeyiz.

HBL, yükün esas taşıyanın mülkiyeti dışında hareketini kontrol etmek için kullanılamasa da örneğin, yükün taşındığı taşımanın son bir aşamasında alıcıya nihai teslimatı kontrol etmek için kullanılabilir. Bu suretle nihai teslimattan önce taşıma işleri komisyoncusun mülkiyetine veya kontrolüne geri döner. Belgenin deniz yoluyla taşıma süresi için sözleşmeden doğan sorumluluğu kabul etme niyetini gösterdiği ve nihai olarak teslimatı kontrol ettiği sürece, en azından Lahey Kuralları açısından bir konişmento olarak kabul edilebileceği önerilmektedir ²¹¹²¹². En azından konişmento benzeri evrak olarak kabul edilmelidir. Zira geleneksel konişmento ile yeterli benzerlik sağlayan teslimatı kontrol etme faktörüdür. Aynı zamanda bir konişmentonun gemi sahibi veya onun acentesi tarafından imzalanması gerektiği yönünde geleneksel görüşe bağlı kalan görüşler de mevcuttur.

Bununla birlikte, taşıyıcının taşıyıcı olduğu veya belirli bir taşıyıcı için imzaladığı ve malların gemiye yüklendiğinin belirtildiği durumlarda, bir HBL'in, ICC tarafından yayınlanan Vesikalı Krediler için Yeknesak Teamül ve Uygulamalar (UCP) Madde 20 kapsamında kabul edilebileceği düzenlenmiştir. Kombine taşımacılık hizmetleri sunan komisyoncuların, ancak konişmentonun ön yüzünde taşıyıcı olarak kendi adının belirtildiği ve onun tarafından bir taşıyıcı veya çok modlu nakliye operatörü olarak imzalandığı durumlarda kabul edileceği şeklinde sınırlandırılmıştır.

Detaylıca izah ettiğimiz üzere, taşıma işleri komisyoncuları tarafından düzenlenen ara konişmentonun yasal konumu hiçbir şekilde net değildir. Bununla birlikte komisyoncunun asil olarak hareket ederken ve dolayısıyla bir taşıyanın yükümlülüklerini üstlenirken bir yük sahibine bir konişmento düzenlediği durumlarda, konişmentonun deniz konişmentosu ile aynı hukuksal niteliğe sahip konişmento olarak kabul edilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

²¹⁰ Aksi yönde görüş için bkz. Glass, s.72 ve burada belirtilen, E.g. Tettenborn, "Transferable and negotiable documents of title—a redefinition?" [1991] LMCLQ s.538.

²¹¹ Bu yönde Avustralya Federal Mahkemesi'nin Comalco Aluminium Ltd v. Mogal Freight Services Pty Ltd davasında; konişmentonun üç temel özelliği üzerinde duruldu ve taşıma işleri komisyoncusu konişmentosunun, yükün komisyoncu teslim alındığını taşıma işleri komisyoncusu tarafından yapılan yükün taşınması için bir navlun sözleşmesine dayanağını ve bir eşyayı temsil eden yük taşıma belgesi olduğu yönünde karar verildi. Söz konusu olayda Taşıma işleri komisyoncusu konişmentosunun yanı sıra, taşıyan tarafından düzenlenen bir deniz konişmentosu da vardı. Bununla birlikte, malların konteynerden boşaltılması ve taşıyan tarafından alıcılara teslim edilmesini için taşıma işleri komisyoncusu konişmentosu gerekiyordu.

²¹² Glass, s.73.

3.3.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Asil Sıfatını Haiz Olmasının Sonuçları

3.3.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Komisyonculuk Sözleşmesinden Doğan Hak ve Yükümlülüklerine Sahip Olmaya Devam Etmesi

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üstlenmesi veyahut kesin ücretin kararlaştırıldığı, asil sıfatı ile hareket ettiği durumlarda komisyoncunun sadece taşıma ile ilgili olarak taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olacağı hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla, taşıma işleri komisyoncusu için ve taşıyan için öngörölmüş hükümler yan yana uygulama alana bulacaktır²¹³. Bu bağlamda, taşıma işleri komisyoncusu, komisyoncunun hak ve yükümlölüklerini haiz olmaya devam edecektir.

Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üstlendiğı hallerin düzenlendiğı E-TTK m.814 f.2 uyarınca, bu hallerde kanun koyucu komisyoncuşu taşıyan sayıyor ve tamamen taşıma hukukuna tabi kılıyordu. Bu hali ile komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğı sözleşmesinden doğan yükümlölüklerden istisna tutuluyordu. Ancak TTK'da taşıma işini üzerine alan komisyoncunun yalnızca taşımadan doğan haklar ve yükümlölükler bakımından taşıyan sayılacağı belirtilerek, komisyonculuk faaliyetleri için taşıma işleri komisyonculuğunun TTK'da öngörölen hükümlerin uygulanması yönünde değışikliğe gitmiştir.

3.3.2.Komisyoncunun Taşımadan Doğan Haklar ve Yükümlölükler Bakımından Taşıyan Sayılması

Asil sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusu hakkında, daha evvel ifade ettiğimiz üzere, taşıma işleri komisyoncusu için ve taşıyan için öngörölmüş hükümler yan yana uygulama alana bulacaktır. Bu hali ile TTK'nın ilgili hükmü karma sözleşmelere işaret etmektedir.

Mehaz 25 Haziran 1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu gerekçesinde, "taşıyıcı" ve "taşıyan" kavramlarına yer verilmesi ile taşıma işleri komisyonculuğına ilişkin maddelerin, deniz yoluyla eşya taşımaları da dahil olmak üzere, tüm taşıma işleri bakımından da geçerli olduğı belirtilmiştir. Bu bağlamda, taşıma işleri komisyoncusu, taşıma edimini, diğler taşıma türleri bakımından da uygulamaya kabildir. Bu meyanda, taşımanın ifa edildiğı taşıt türüne göre, taşıma işleri komisyoncusunun tabi olduğı hükümler değışiklik gösterecektir. Bu durumda, deniz yolu taşımaları bakımından

²¹³ Taşıma işleri Organizatörünün, taşıma işini de üstlendiğı durumlarda geminin acenteliğini de üstlenmesinin söz konusu olabileceğı ve bu durumda taraflar arasında çıkması muhtemel ihtilafların öncelikle taşıma işleri organizatörlüğü sözleşmesi hükümleri doğrultusunda çözömlenmesi gerektiğı yönündeki görüş için bkz. Batmaz Silahtaröglü, s.95

taşıma işleri komisyoncusu hakkında, TTK'nın Beşinci Kitabında düzenlenen Deniz Ticareti Başlığı altında bulunan, dördüncü kısım üçüncü bölüme tekabül eden navlun sözleşmesinin üçüncü ayrımında taşıyanın sorumluluğu ve haklarını düzenleyen 1178 ile 1207 madde hükümleri uygulama alanı bulabilecektir.

Taşıma işleri komisyoncusunun deniz yolu taşıması beraberinde taşımayı farklı taşıma araç türleri ile örneğin, deniz yoluna ek olarak kara yolu ile gerçekleştirmesi mümkün olduğunu unutmamak gerekmektedir. Bu halde TTK'nın 902. maddesi ile düzenlenen "Değişik Tür Araçlar ile Taşıma" maddeleri uygulama alanı bulacaktır. İşbu hüküm gereği, taşımanın gerçekleştirildiği taşıt türüne göre komisyoncunun tabi olduğu kurallar da değişiklik gösterecektir. Bu hususta zıya, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğinin tespiti sonucunda, bu aşama için ayrı bir taşıma sözleşmesinin yapıldığı varsayılarak bu hususta özel olarak düzenlenen sözleşme hükümleri çerçevesinde taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna gidilmelidir. Bu nedenle, değişik tür araçlar ile taşımada, karayolu, denizyolu taşımalarına ilişkin hükümler veya CMR hükümleri de uygulama alanı bulabilecektir.²¹⁴. Bu yönde, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 03.07.2006 tarihli bir kararında²¹⁵; dava konusu taşımanın denizyolu ve karayolu taşımalarını birlikte içeren kombine bir taşıma biçimi olduğundan bahisle, taşımanın deniz kısmına ilişkin olarak, Deniz Ticaret Hukuku Kuralları, kara taşımaya ilişkin olarak da karayolu taşıma hükümlerinin ve müşterek noktalarda ise taşıma içerisinde ağırlıklı olan taşıma türüne ait kuralların uygulanmasının gerekli bulunduğu vurgulamıştır.

Taşıma işleri komisyoncusunun, taşıma işinden kaynaklanan hakları ve yükümlülükleri açısından taşıyan olarak nitelendirilmesine neden olan hükümler emredici mahiyettedir. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ve taşıma sözleşmesinin bir arada bulunduğu söz konusu hallerde, uygulanacak olan hükümler de farklılık göstereceğinden, öncelikle yükümlülüklerin hangi faaliyet kapsamında üstlenildiğinin tespiti gerekmektedir²¹⁶.

Bu husustaki temel fark; gönderene, taşıma sözleşmesinin bir taşıyan ile yapılmış olması halindeki durumunu, komisyoncunun taşımayı bilfiil üstlenmesi ile de sağlamış olmasıdır. Nitekim, taşıma işleri komisyoncusunun, taşıma sözleşmesini üçüncü bir kişi

²¹⁴ Akdeniz, **Taşıma İşini Üzerine Alma**, s.193

²¹⁵ Yargıtay 11. HD, 2005/7446 E. 2006/7833 K. 03.07.2006 tarihli kararı **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.: 06.08.2022

²¹⁶ Akdeniz, **Taşıma İşini Üzerine Alma**, s.193

ile akdetmesi durumundaki hukuki statüsünün, taşımayı bizzat gerçekleştirmesinden farklı olmaması gerekmektedir. Bu nedenle, komisyoncu; örneğin, yükün istifleme ve sabitlemesi edimlerini de üstlendiyse, taşıma işini üzerine alması halinde dahi söz konusu edimlerin komisyonculuk faaliyeti kapsamında yerine getirmesi gereken bir yükümlülük olduğunun kabulü gerekmektedir²¹⁷. Zira bahse konu yükümlülük, taşıyan tarafından bizzat icrası gerekli yükümlülüklerden değildir. Taşıyanın yalnızca istifleme ve sabitlemeye nezaret ve uyarma yükümlülüğü bulunmaktadır. Özetlemek gerekirse, komisyonculuk sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmemesi durumunda taşıma işleri komisyonculuğu hükümlerinin uygulanması gerekmekte iken, taşıma ile doğrudan bağlantılı olarak yerine getirilmesi gereken yükümlülüklerin ihlalinin söz konusu olduğu hallerde ise, taşımanın gerçekleştirildiği türe ilişkin ilgili hükümlerin uygulanması gerekmektedir.

Bu noktada, önemli hususlardan bir diğeri de taşımayı üzerine alan taşıma işleri komisyoncusunun, taşımayı sözleşmede taraflarca belirlenmiş taşıma türünden farklı bir tür ile gerçekleştirmiş olması halinde sözleşmeye aykırı davranışı dolayısıyla sorumluluğunun hangi hükümler kapsamında değerlendirilmesi gerektiğidir. Böyle bir durumda kanaatimizce sorumluluğun, TTK m.928 f.2 uyarınca komisyonculuk hükümlerine göre belirlenmesi gerekmektedir. Nitekim, taşımayı üzerine alan taşıma işleri komisyoncusu, ticari hayatın olağan akışına uygun olarak, taşıma türünü, taşıyanın belirlenmesinden önce tespit etmektedir. Bu hali ile taşıma sürecince ortaya çıkan zararlar yönünden taşımanın fiilen gerçekleştirildiği taşıma türünün tabi olduğu hükümlere göre belirlenirken, taşıma işinin sözleşmede belirlenenden farklı bir tür ile gerçekleştirilmesi neticesinde sözleşmeye aykırı hareketi dolayısı ile TTK m.928 f.2 hükmü uyarınca sorumluluğunun bulunduğu kabul edilmelidir.

Komisyoncunun, taşımanın bir kısmını üstlenmesi, diğer kısım için başka bir taşıyan ile dolaylı temsil yetkisine dayanarak gönderen hesabına taşıma sözleşmesi akdetmesi durumunda, taşıma işleri komisyoncusunun tabi olacağı hukuki rejim belirlenirken, zararın, taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı üstlendiği kısımda ortaya çıkması halinde, komisyoncu, o kısım yönünden taşımanın fiilen gerçekleştirildiği taşıma türünün tabi olduğu taşıma hukuku kurallarına göre sorumlu olmalıdır. Komisyoncunun taşımanın yalnızca bir kısmını üstlendiği bir durumda, zararın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğinin belirsiz olduğu durumlarda ise, eğer gönderen zararın

²¹⁷ Akdeniz, *Taşıma İşini Üzerine Alma*, s.194.

komisyoncunun taşımayı üstlendiği kısımda meydana geldiğini iddia etmekteyse kanaatimizce bu halde TTK'nın 903. maddesi uyarınca zararın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğini ispatla mükellef olan gönderendir. Nitekim, TTK m.903 hükmü gereğince; taşımanın hangi aşamasında meydana geldiğini ispat külfeti, bunu iddia eden tarafa aittir.

Tüm bunların yanı sıra, gönderen, zarar muayenesini taşımanın her kısmının sonunda yapamayacağından, zararın bildirimi yönünden taşımanın gerçekleştirildiği kısım özelinde hukuk uygulanması güçlük arz etmekte olup, zarar bildirimi yönünden TTK m.904 f.1 hükmü uygulanmalıdır. Yine taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı üstlenmiş olduğu kısmın sona erdiği zamanın tespiti her zaman mümkün olmadığından, zamanaşımı bakımından da TTK m.904 f.2 hükümleri uygulanmalıdır²¹⁸.

3.4.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Temsilci Sıfatı ile Sorumluluğu

Taşıma işleri komisyoncusunun ifa şekillerinde de detaylıca izah ettiğimiz şekli ile, taşıma işleri komisyoncusu genel olarak dolaylı temsile dayanarak eşya taşıtmayı taahhüt etmekteydi. Pratikte her ne kadar komisyoncunun asıl sıfatı ile hareket ettiği durumların artışından bahsedilse dahi modern ticari uygulamada, taşıma işleri komisyoncuları bazen hala yalnızca temsilci olarak hareket ederler. Aynı zamanda, komisyoncu taşımanın bir kısmı için taşımayı üstlendiği gibi bir kısmı içinde temsilci olarak hareket edebilmektedir. Bu noktada bir taşımada taşıma işleri komisyoncusunun temsilci sıfatı ile hareket ettiği tüm faaliyet alanlarında, TTK'nın taşıma işleri komisyoncusunun "eşyanın zilyetliğinde olması" esasına dayalı olarak bir sorumluluk sınıflandırmasını temel alan 928.maddesine tabi olacaktır.

e-TTK uygulamasında komisyoncunun sorumluluğunu düzenleyen TTK.md 928 yönünde bir düzenleme olmadığından, sadece fiili taşıyanı temsilen organizasyonu sağlayan kişilerin taşıma işleri komisyonculuğundan ziyade acentelik faaliyetinde bulundukları kabul edilmekteydi²¹⁹.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 19.01.2015 tarihli kararında²²⁰, taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üstlendiğini ispat eden hiçbir delil bulunmadığı ve TTK m. 926 hükmüne uygun şekilde taşıma senedini kendi adına imzalayıp karşı tarafa vermesi söz konusu olmadığı gibi, komisyoncu tarafından taşıyıcı gibi sayılmasını

²¹⁸ AKDENİZ, *Taşıma İşini Üzerine Alma*, s.196

²¹⁹ Yargıtay 11. H.D, 2005/1625 E. 2006/3988 K. 3.04.2006 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.: 10.08.2022

²²⁰ Yargıtay 11. H.D, 2014/15177 E. 2015/590 K. 19.01.2015 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.: 10.08.2022

gerektirir navlun ve diğer masraflar dahil taşıtan şirketine düzenlediği bir fatura da bulunmadığından bahisle teslim yeri acentesi gibi hareket ettiğine ilişkin karar verilmiştir. Ancak acentelik faaliyetlerine ilişkin TTK m. 102 uyarınca zikredilen süreklilik ifadesi ile hem acente ile müvekkil arasındaki sözleşmenin sürekli bir sözleşme ilişkisi hem de acentenin faaliyetini arızı olarak yerine getirmemesi, önceden belirlenmemiş sayıdaki hukuki ilişkilerde aracılık etme ya da müvekkili adına belirsiz sayıdaki hukuki ilişkilere aracılık etme durumları kast edilmiş olduğundan²²¹ bir kişinin somut bir taşımada taşıma işleri komisyoncusu sayılmaması tespitinin onun doğrudan acente sayılması yargısına yol açmaması gerekir²²². Bu doğrultuda, TTK yeni düzenlemeleri kapsamında temsilci sıfatıyla hareket eden taşıma işleri komisyoncularının varlıklarına işaret edilmiştir. TTK m. 918, f 3 ve m.928 ile düzenlenen kişilerin sorumlulukları, asil sıfatıyla hareket eden taşıma işleri komisyoncuları ile acentelerden farklı bir hukuki statüye kavuşturulmuştur.

3.4.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Temsilci Sıfatı ile Sorumluluğunun Esasları

3.4.1.1.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Eşyanın Zıya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu

3.4.1.1.1.Genel Olarak

Komisyoncunun taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden kaynaklanan asli yükümlülüğü çalışmamızda detaylandırıldığı üzere, eşyanın taşınmasıdır. Taşımanın organizasyonu olarak da ifade bulan bu yükümlülüğü kapsamı; taşıma araçlarını ve güzergahlarını tespit etmek, eşyanın nakliyesi için taşıyanları seçmek ve taşıyanlarla gerekli sözleşmeleri tanzim etmek, gerektiğinde ardiye, yükleme, boşaltma işlemleri için sözleşmeler tanzim etmek, eşyayı sigortalatma, ambalajlama, işaretleme edimlerinin ifası için sözleşmeler tanzim etmek, süreç boyunca edimlerini ifa ederken, taşıyanlara gerekli bilgi ve talimat vermek, gönderenin tazminat haklarını güvence altına almak ve menfaatlerini gözetmektir.

TTK m. 928 f.1 uyarınca komisyoncu, zilyetliğinde bulunan eşyanın zıya ve hasara uğraması sebebiyle sorumlu tutulmuştur. Söz konusu sorumluluğun şartları hususunda, taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiği ilgili hükümlere atıf yapılmıştır. Bu manada, "temsilci" olarak hareket eden bir nakliye şirketi, taşıyanın hak ve yükümlülükleri bağlamında sorumluluğa haiz olmasa dahi sorumluluktan muaf olmayacaktır.

²²¹ Ozan Can, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Acentelikle İlgili Hükümlerinin Değerlendirilmesi, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi** 2012, C. 18, S. 2 s. 89.

²²² Kula Değirmenci, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu**, s.40.

3.4.1.1.2. Sorumluluğun Şartları

3.4.1.1.2.1. Eşyanın Zıya veya Hasara Uğraması

TTK m. 875 hükmünün gerekçesinde, zıya kavramı, eşyanın yitik, yok olmuş vaziyette olması durumu olarak ifade edilmiştir²²³. Zıyanın oluşabilmesi için eşyanın fiziken yokluğu şart olmadığından kanunun gerekçesinde belirtilen tanım kanaatimizce yetersiz kalmaktadır. Nitekim Arkan, taşıma hukuku bakımından zıya kavramını, taşıyıcının, taşımak için teslim aldığı eşyanın gönderilene teslim edilemeyecek vaziyette bulunması şeklinde tanımlamaktadır²²⁴. Uygulama, cam yükün kırılması gibi, eşyanın maddi değerini ortadan kaldıran hasarları da zıya olarak kabul etmektedir. Eşyadan istifade etme imkanın ortadan kalkması bir eşyanın zıya kabul edilmesi için yeterli kabul edilmelidir.

Zıya tanımı, eşyaya ilişkin bir kavram olduğundan, söz konusu kavramından taşıyıcıdan ziyade, eşyadan hareketle yapılması gerekliliği dile getirilmektedir²²⁵. Fakat, eşyanın kaybının söz konusu olduğu hallerde oluşan zıya durumu, eşyadan kaynaklanmayıp, taşıyıcının bizzat kendisinden kaynaklandığından; zıya tanımının hem eşya ve hem taşıyıcıya dayalı ifade edilmesi gerekir²²⁶. Hal böyleyken, zıya, gerek eşyanın kaybolması gerekse taşıyıcının eşyayı teslim edememesi ile birlikte teslim edilen eşyanın, teslim alınan eşyadan nitel ve/veya nicel özellikleri bakımından farklılaşmasını da kapsar²²⁷.

Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun düzenlendiği TTK m.928 f.1. hükmünde taşıma sözleşmesine yapılan atıflar doğrultusunda, taşıma sözleşmesinde zıya halinde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin taşıma işleri komisyonculuğuna da kıyasen uygulanacağı belirtilmektedir.

Bu noktada, ilgili madde hükmünde eşyanın, taşıma süresini izleyen yirmi gün (sınır ötesi taşımalarda otuz gün) içinde teslim edilmemesi durumunda, eşyanın zayı olmuş kabul edilebileceği yönündeki zıya karinesi başlıklı TTK m.874'e atıf yapılmadığına dikkat çekmek gerekmektedir.

²²³ Bkz. TTK m. 875 gerekçesi şu şekildedir: "...Zıya eşyanın yitmiş, yok olmuş olması halini ifade eder" **TBMM**, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s.257.

²²⁴ Arkan, **Sorumluluk**, s. 47

²²⁵ Türkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul, 2006, s. 95

²²⁶ Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, s.109.

²²⁷ Mertol Can, **Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, 2001, s. 86.

Hasar ise, her ne sebeple olursa olsun, eşyanın fiziki durumunda oluşan kötüleşme neticesinde iktisadi değerinin azalmasıdır. Örneğin, taşıma esnasında oluşan deforme, aşınma, çizilme, bozulma vs. nedeni ile eşyanın ekonomik değerinin azaldığı durumlar hasar olarak nitelendirilmektedir. Öte yandan, eşyanın ekonomik değerini sıfıra ya da sıfıra yakın nispette düşüren hasarların, ziya olarak nitelendirilmesi gerekir.

3.4.1.1.2.2. Eşyanın Taşıma İşleri Komisyoncusunun Zilyetliğinde Bulunması

Taşıma işleri komisyoncusunun, eşyanın ziya ve hasarından dolayı sorumluluğu bulunduğu bahsedilebilmesi için, öncelikle geçerli bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi mevcut olmalıdır. Bu sözleşmeye istinaden komisyoncunun, bu sözleşmenin gereklerini yerine getirmek üzere eşyaya zilyet olması gereklidir²²⁸.

Burada dolaylı olarak eşyanın bakım-gözetim süresine vurgu yapılmaktadır²²⁹. Bu noktada uygulamada hemen hemen hiç gerçekleşmeyen doğrudan zilyetlik²³⁰ yerine ifa yardımcısı vasıtasıyla dolaylı olarak zilyet olunan durumların da madde kapsamında değerlendirilebileceğini belirtmek gerekmektedir. İşbu hüküm, TTK anlamında taşıma işleri komisyoncusu sayılan kişilerin sorumluluğunu, zilyetliğin gerçekleşmesi şartıyla sınırlamakta ve taşıma işleri komisyoncuları için devrim niteliğinde olarak kabul edilmektedir²³¹.

Daha evvel de detaylıca ettiğimiz üzere, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin genel esasa göre ifasında, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin göndereni ile taşıyıcı arasında doğrudan bir ilişki meydana gelmediğinden Taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmış değilse, eşya varma yerine ulaşıncaya kadar tasarruf yetkisi gönderen mevkiinde olan taşıma işleri komisyoncusuna aittir. Bu hali ile taşıma işleri komisyoncusu, tasarruf yetkisine dayanarak taşımaya konu eşya üzerinde her ne kadar dolaylı fer'i zilyet olsa dahi taşıyıcı, taşıma işleri komisyoncunun ifa yardımcısı sayılamayacağı için eşyanın ziya ve hasarının taşıyıcının zilyetliğindeyken meydana geldiği hallerde, taşıma işleri komisyoncusu söz konusu ziya ve hasardan sorumlu tutulmamalıdır.

Tüm bunların yanı sıra, taşıma işleri komisyoncusunun gönderen adına hareket ettiği halde, onun akdettiği sözleşmelerde doğrudan temsil söz konusu olduğundan taraf sıfatı

²²⁸ Arkan, **Sorumluluk**, s.51

²²⁹ Ülgen/Helvacı/Kendigelen/Kaya/Nomer Ertan, s. 766.

²³⁰ Eşyanın taşıma işleri komisyoncusunun iradesi dışında ve haberi olmaksızın hakimiyet alanına bırakıldığı durumlarda komisyoncunun sorumluluğundan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Bkz. Arkan, **Sorumluluk**, s. 52.

²³¹ Kula Değirmenci, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu**, s.40.

ve taraf sıfatına bağılı olarak doğan haklar doğrudan gönderene ait olacaktır. Taşıma işleri komisyonculuğı sözleşmesinin özel bir ifa şekli olan bu halde, komisyoncunun sorumluluğı bağlamında, eşya üzerinde zilyetlik şartını sağlaması ancak, eşyanın komisyoncu tarafından taşıyıcıya teslim edilecek olması halinde mümkündür.

3.4.1.1.2.3.Kusur

TTK m.928’de yapılan atıf dolayısıyla, taşıyıcı için düzenlenen. TTK m.876, taşıma işleri komisyoncusuna da uygulanır. Anılan madde, CMR²³²,nin 17. maddesinin 2. fıkrasından alınmıştır. CMR’de taşıyıcı için öngörülen sorumluluk türü doktrinde tartışmalı olup, CMR’de yer alan sorumluluğun yumuşatılmış²³³ ya da kurtuluş kanıtı getirilebilen²³⁴ bir kusursuz sorumluluk olduğunu savunanlar ile aksine bu sorumluluğun, ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğı olduğu yönünde görüş belirtenler de mevcuttur²³⁵.

Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğı kanaatimizce bir kusur sorumluluğıdur. Zira, bahsi geçen madde mucibinde; ziya, hasar ve gecikmenin, taşıyıcının en yüksek özeni gösterse dahi kaçınamayacağı ve sonuçlarını engelleyemeyeceğı nedenlerden ötürü ortaya çıktığı hallerde taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu hali ile kişinin gerekli özen yükümlölüklerini gösterdiği hallerde sorumluluktan kurtulmasının kusursuz sorumluluk ilkesi ile bağdaştığı söylenemez.

Taşıma işleri komisyoncusu tarafından üstlenilen yükümlölüklere aykırı şekilde oluşan sonuç öngörülebilir ve önlenebilir mahiyette ise, kusurun varlığı kabul edilmelidir. Bu bağlamda kusur, gösterilmesi gerekli özenin bulunmaması veya eksikliği olarak tanımlanabilir.

Kusurun varlığının yanı sıra, ispat külfeti önem arz etmektedir. Taşıma işleri komisyoncusu kusursuzluğunu kanıtlama yükümlölüğü altında mıdır? Öncelikle ortada haksız fiil sorumluluğı söz konusu olmadığından, bir sözleşmede, kusursuz olduğunu ispatla mükellef olan borçludur. Genel nitelikteki bu kural, taşıma işleri komisyonculuğı sözleşmesi için de uygulama alanı bulur. Gönderen tarafından, komisyoncunun yeterince

²³² “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi”, RG. Tarih: 04.01.1995- S. 22161

²³³ Burak Adıgüzel, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Genişletilmiş Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğı**, 2. Baskı, Ankara, 2012,

²³⁴ Hakan Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon**, CMR Şerhi, Ankara, 2011, s. 325 (“CMR Şerhi”)

²³⁵ Alihan Aydın, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Dolayı Sorumluluğı**, İstanbul, 2002, s. 34.

özen göstermediği, dolayısıyla sözleşmesel yükümlülüğünü yerine getirmediği ispatlandığı hallerde komisyoncunun kusurlu olduğuna dair karine işler.

Komisyoncu, ancak somut olay bazında kusurlu olmadığını kanıtlayarak kendini kurtarabilir²³⁶. Bu hususta, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 09.09.2021 tarihli bir kararında²³⁷ kural olarak taşıyıcının, kendi kusurundan kaynaklanmayan bir sebepten ileri geldiğini ispat edemedikçe, eşyaya gelen hasarı tazmin borcu altında olduğu, bir başka deyişle, taşıyıcının kusurlu olduğu yönünde karine teşkil etmektedir. Bu sebeple sorumluluktan kurtulabilmesinin ancak taşıyıcının kusurlu olmadığını ispat etmesi ile mümkün olduğunu hüküm altına almıştır.

Taşıma komisyoncusunun davranışlarında kusur durumu incelenirken, tedbirli bir komisyoncunun kendisinden beklenen özeni gösterip göstermediği hususu üzerinde durulur. Komisyoncudan beklenen özen, işletme kapasitesinin hacmi ve üzerine aldığı işin mahiyeti, yerine göre komisyoncunun üstlendiği taşımaya ilişkin teknik bir bilgiye haiz olması, bunun yanı sıra ithalat ve ihracat rejimine de hakim olması gibi geniş değerlendirilmelidir²³⁸.

Komisyoncu üzerine aldığı iş ile ilgili gerekli ve yeterli özeni göstermediği hallerde bu ihmalden doğan zararlardan tam anlamıyla sorumlu olacaktır. Bu hali ile komisyoncunun, durumun vaziyetine göre mahrum kalınan kârı da tazmin etmek yükümlülüğü gündeme gelecektir. TTK m.1186 vd. maddelerinde yer alan tazminatın eşyanın piyasada mevcut rayiç değerine göre saptanacağını belirten hükümler taşıyan için öngörüldüğünden, söz konusu hükümlerin temsilci sıfatını haiz komisyoncular hakkında uygulanma alanı bulmayacağı açıktır. Ancak komisyoncunun taşıyan sayıldığında bu hükümlerin uygulanma imkânı vardır²³⁹.

Son olarak belirtmekte fayda vardır ki, taşıma komisyoncusunun üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmediği hallerdeki sorumluluğu, yükün taşıyana tesliminden sonra zarar ortaya çıksa dahi devam etmektedir. Komisyoncunun sorumluluğunun yükün taşıyana teslim edilmesi ile sınırlandırılması doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Örneğin, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde açıkça eşyayı ambalajlama borcu altına giren komisyoncu, bu edimini gerekli biçimde yerine getirmediğinden dolayı eşya taşıma

²³⁶ Söz konusu hüküm emredici mahiyette olmadığından taraflar bu durumun aksini kararlaştırabilirler. Haluk Tandoğan.: **Türk Mes'uliyet Hukuku, Akit Dışı ve Akdî Mes'uliyet**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010,s.423.(“Mesuliyet Hukuku”)

²³⁷ İstanbul BAM 13. HD. 2019/1727 E. 2021/1139 K. 9.9.2021 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:24.08.2022

²³⁸ Arkan, **Borçlar ve Sorumluluk**, s.318.

²³⁹ Arkan, **Borçlar ve Sorumluluk**, s.319.

esnasında zıya veyahut hasara uğrarsa, meydana gelen bu zarardan komisyoncuyla sorumlu tutmak gerekir²⁴⁰.

3.4.1.1.2.4.İlliyet Bağı

Taşıma işleri komisyoncusunun davranışı ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağı mevcut olmalıdır. İlliyet bağının varlığını ispat yükümlülüğü, zarar gören göndericide olmayıp, komisyoncuyla atfedilmiş bir yükümlülüktür²⁴¹. Nitekim bu konuda, çalışmamızın kusur başlığı altında incelediğimiz üzere, TTK m.876 uyarınca komisyoncu zıya, hasar ve gecikmenin en yüksek özeni gösterse dahi kaçınamayacağı ve sonuçlarını engelleyemeyeceği nedenlerden ötürü ortaya çıktığı hallerde sorumluluktan kurtulduğunun öngörüldüğü maddeye işaret edilmektedir. Dolayısı ile, gerekli tüm özeni gösterdiği varsayıldığı hallerde dahi zararı önlemesinin mümkün olmadığını kanıtlayan başka bir deyişle, ancak zarar ile taşıma işleri komisyoncusu faaliyeti arasındaki illiyet bağını kesen taşıma işleri komisyoncusu sorumluluktan kurtulacağı ifade edilmektedir²⁴².

Bu doğrultuda, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 12.11.2014 tarihli bir kararında²⁴³; yerel mahkeme her ne kadar malların taşıyıcıya ıslak teslim edildiği, ıslanmanın taşıma esnasında olmadığı ve bu konuda ispat külfetinin davacıda olduğu gerekçesi ile yazılı şekilde karar verdi ise de Yargıtay taşıyıcı, malı teslim alırken malın ıslak olduğuna dair ihtirazi kayıt koymadığından malın hasarsız olarak teslim alındığı yönünde bir karine oluştuğu ve bu karinenin aksini ispat külfetinin davalı taşıyıcıda olduğunu belirterek yerel mahkemenin kararını bozmuştur.

Yine aynı doğrultuda İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi'nin vermiş olduğu bir kararda da,²⁴⁴ sağlam teslim edilen ancak hasarlı şekilde teslim alınan bir malın, taşıyıcının ağır kusuru veya ihmali ile hasarlanmadığını ispat etmek yükümlülüğünün taşıyıcıda olduğu, meydana gelen olayda davalı taşıyıcının sağlam şekilde teslim aldığı emtiayı hasarlı şekilde teslim ettiğini, kasten böyle yapıldığı iddialarının da olmadığını,

²⁴⁰ Arkan, **Borçlar ve Sorumluluk**, s.319.

²⁴¹ Aksi Görüş için bkz. KARAN, **CMR Şerhi**, s. 322-323

²⁴² TBK'nın 66. Maddesinin gerekçesinde, EBK'nın 56. maddesinin birinci fıkrasında, ayrı bir kurtuluş kanıtı olarak düzenlenmiş görünen "yahut bu dikkat ve itinada bulunmuş olsa bile zararın vukuuna mâni olamayacağını ispat etmedikçe tazmine mecburdur." şeklindeki hükmün, nedensellik bağının kesilmesi ile ilgili olduğu göz önünde tutularak, madde metnine alınmadığı ifade edilmiştir. Bu bağlamda, taşıma işleri komisyoncusu için işaret edilen TTK md.876'nın da nedensellik bağının kesilmesi ile ilgili olduğu sonucuna varılmaktadır.

²⁴³ Yargıtay 11. HD. 2014/11484 E. 2014/17494 K. 12.11.2014 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:23.08.2022

²⁴⁴ İstanbul BAM 13. HD. 2017/867 E. 2018/216 K. 21.3.2018 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:23.08.2022

ancak gereken özenin gösterilmediği ve ihmalin var olduğunu, TTK 886 maddesi hükmü gereği sorumluluk sınırından faydalanamayacağı ve hasarın tamamından sorumlu olması gerektiğini, nakliyecinin gözetiminde yapılan emtia teslimine ve ambalajlamasına, emtianın taşınmak üzere kendisine teslim edilmesi sırasında hiçbir itirazının olmamasının da emtianın nakliyeciyeye teslimi sırasında sağlam olduğunu ve taşıma esnasında hasarlandığını açıkça kanıtladığını hüküm altına almıştır.

Bunun yanı sıra, illiyet bağıını keserek sorumluluğu ortadan kaldıran bir takım özel sebeplere TTK'da yer verilmiştir. Bu sebepler, çalışmamızın sorumluluğu kaldıran sebepler başlığı altında ayrıca incelenecektir.

3.4.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Diğer Zararlar Bakımından Sorumluluğu

TTK m.928 f.2 hükmünün ilk cümlesine göre, komisyoncusu, 918. maddede belirtilen şekli ile kendisine düşen bir yükümlülüğü ihlâl etmesi hâlinde, zilyetliğinde bulunan malın zıyaından veya hasarından kaynaklanmayan diğer zarardan da sorumlu olacaktır. Söz konusu hüküm ile kastedilmek istenen, taşıma işleri komisyoncusunu, zilyetliğinde bulunan ancak eşyanın hasar ve zıyaından kaynaklanmayan zararlar ile zilyet olmadığı eşyanın uğramış olduğu zararlar ve mahrum kalınan kâr kaybı ve başkaca diğer zararlardır²⁴⁵. Kısaca, eşyanın zilyetliğine ilişkin olmayan tüm zararlar bu hüküm kapsamına girmektedir. Bu zararlar, taşıma esnasında ortaya çıkabileceği gibi eşyanın gecikmesinden kaynaklanan bir zarar da olabilir.

Taşıma esnasında ortaya çıkan zararlardan sorumluluğu, taşıma işleri komisyoncusunun taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu anlamına gelmemektedir. Nitekim, Kanun Koyucu, TTK hazırlanırken; komisyoncunun, eşyada meydana gelen zararlar sebebiyle doğan sorumluluğunu, kendi zilyetliğinde olması şartına bağlamıştır. TTK m.928'in sorumlulukla ilgili atfı, taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiği hükümlerin yalnızca bir kısmına yapılmıştır. Taşıma işleri komisyoncusunun hangi durumlarda taşıyıcının hak ve yükümlüklerine haiz olduğu da özel olarak belirterek²⁴⁶, taşıma işleri komisyoncusunun, taşıyıcının fiillerinden sorumluluğu bulunmadığı yönündeki iradesini açıkça ortaya koymuştur. Bu hali ile taşıma işleri komisyoncusu, taşıma esnasında ortaya çıkan zararlardan ancak TTK md.918 hükmünde belirtilen yükümlülükleri ihlâl etmesi halinde sorumludur²⁴⁷.

²⁴⁵ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s.117.

²⁴⁶ Özlem Karaman, "Kara Taşımalarında Taşıma İşleri Komisyoncusu, Hakları, Borçları ve Sorumluluğu", *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul, 2000, s. 90.

²⁴⁷ Taşıma işleri komisyoncusunun, tedbirli bir tacir gibi taşıyıcıları seçmeye ve gönderenin menfaatlerini korumaya mecbur olduğu öngörülmüş olup, aksi durumda eşyayı taşıttığı kimselerin fiil ve kusurundan

Taşıma işleri komisyoncusu taşıma için yetkin ve profesyonel taşıyıcının seçiminden sorumludur. Taşıma işleri komisyoncusunun, taşıyıcıyı, taşıma aracını ve taşıma türünü seçerken herhangi bir kusurlu davranışı söz konusu değilse, eşyanın taşıyıcıya tesliminden sonra eşyada meydana gelen zarardan komisyoncu sorumlu tutulamaz. Lakin; gönderen, eşyanın denizyolu ile taşınması yönünde talimat verdiyse ve komisyoncu bu talimata uymayarak eşyayı havayolu ile taşıtıysa komisyoncu, eşyanın taşıma esnasında uğradığı ziya veya hasardan da sorumlu tutulacaktır.

Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun düzenlendiği TTK m.928 hükmünde, gecikme nedeniyle komisyoncunun sorumluluğu ile ilgili bir hüküm sevkedilmemiş olup, aynı zamanda taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğunun düzenlendiği 875. maddesine de atıfta bulunulmamıştır. Böyle bir tercihin sebebi hakkında 6102 sayılı TTK'nın gerekçesinde herhangi bir açıklama yer almamaktadır. Bununla birlikte Mevazı Alman TK' nın gerekçesinde, taşıyıcının gecikmeden kaynaklı sorumluluğunun düzenlendiği hükümlere (431. paragrafın 3. fıkrası) atıf yapılmamasının bilinçli bir tercih olduğu düşünülmektedir. Bu durumun sebebi olarak, komisyoncunun gecikmeden kaynaklanan tazminat sorumluluğu hesaplanırken, taşıma sözleşmesinde mevcut taşıma ücreti gibi bir hesaplama verisinin mevcut olmadığı ifade edilmiştir. Kanaatimizce taşıma işleri komisyoncusunun gecikme nedeniyle sorumluluğu TTK m.928 f.2 kapsamında değerlendirilmelidir. Bu doğrultuda, eşyayı taşıtmada gecikmesi nedeniyle taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun bulunmadığı gibi bir sonuca varılması mümkün görünmemektedir. Kanun koyucunun bu tercihi ancak komisyoncunun taşıyıcının kontrolünde olduğu süre içinde, naklin gecikmesinden kaynaklanan zarardan sorumlu olmadığı şeklinde yorumlanabilir.

Taşıma işleri komisyoncusunun, gecikme sebebiyle sorumluluğunun doğduğunun tespitinin akabinde hangi durumların gecikme olarak değerlendirilebileceği izah edilmelidir. Bu durum ile ilgili taşıma işleri komisyoncusu için herhangi bir belirleme yapılmamıştır. Gönderen ile taşıma işleri komisyoncusu sözleşmenin ifası için gerekli süreyi kararlaştırmış ise, komisyoncu eşyayı bu süre sonuna kadar taşıtmakla yükümlüdür. Ancak sözleşmede böyle bir süre kararlaştırılmamışsa genel hükümler uygulama alanı bulacaktır.

kendi kusuru gibi sorumlu tutulacağı kabul edilmiştir. Bu yönde Y 11. HD, 29.04.2014, E. 2014/352, K. 2014/7956; Y 11. HD, 20.03.2006, E. 2005/3173, K. 2006/2869; Y. 11. HD, 13.11.2006, E. 2005/10984, K. 2006/11521. **Kaynak:** www.kazancı.com e.t.:23.08.2022.

Bu süre her olay nezdinde ayrıca değerlendirilmelidir. Örneğin, komisyoncu taşıyıcı ile gerekli sözleşmeleri zamanında akdetmiş ve eşyayı taşıyıcıya kararlaştırılan sürede teslim etmişse; buna rağmen taşıyıcıya verdiği yanlış bir talimat nedeniyle gecikme meydana geldiyse, bu halde komisyoncu açısından bir gecikmeden değil edimsel yükümlülüklerinin ihlalden bahsetmek gerekir. Ancak böyle bir ihlalde dahi mevcut durumda bir değişiklik olmayacak komisyoncu hakkında yine TTK m.928 f.2 hükümleri uygulanacaktır.

TTK'nın 928. maddesinin 2. Fıkrası gereğince komisyoncunun bahse konu zararlardan yalnızca 918.madde hükmü uyarınca yükümlülüklerini ihlal etmesi dahilinde sorumlu olduğunu ve basiretli bir tacirin göstereceği dikkat ve özene rağmen zarar önlenemeyecek mahiyette ise, komisyoncunun sorumluluktan kurtulacağını yani kusur sorumluluğu olduğunu belirtmek gerekmektedir.

3.5.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Yardımcı Kişilerin Kusurundan Sorumluluğu

3.5.1.Yardımcı Kişiler

Yardımcı kişi, taraflar arasındaki sözleşmeden kaynaklanan borcun ifasını veya borç ilişkisinden kaynaklanan bir hakkın kullanılmasının kendisine tevdi edildiği kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu kapsamda, kişinin, yardımcı kişi olarak nitelendirilebilmesi için, komisyoncunun, bu hususa ilişkin muvafakati gerekmektedir²⁴⁸. Yardımcı kişiler, ifa yardımcıları, kullanma yardımcıları şeklinde iki alt kategoriye ayrılabilir²⁴⁹. İfa yardımcısı, iş sahibine ait bir yükümlülüğü yerine getiren veya iş sahibinin faaliyetlerine katılarak ona yardım eden kişiyi ifade etmektedir. İfa yardımcısı bu yetkisini kullanırken iş sahibinin bilgi ve iradesi dahilinde hareket etmektedir. Kullanma yardımcısı ise borç ilişkisinden kaynaklanan hakkın kullanımının doğrudan kendisine bırakıldığı kişidir²⁵⁰.

TTK'nin 4. kitabının 6. kısmında taşıma işleri komisyoncusunun kendi adamlarının kim olduklarına dair herhangi bir açıklama bulunmamaktadır. “Kendi adamları” ile ifade edilmek istenenin kişiler, taşıma işleri komisyoncusuna bir iş sözleşmesi ile bağlılıkları zorunlu olmayan, komisyoncunun işletmesinde faaliyet göstermelerinin yeterli görüldüğü kişiler olduğu düşünülmektedir.

²⁴⁸ Zarife Şenocak, **Borçlunun ifa Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu**, Ankara 1995, s. 652.

²⁴⁹ Tandoğan, **Mesuliyet Hukuku**, s. 436.

²⁵⁰ Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu**, Ankara, 2004, s. 42.

İlgili hükmün devamında yer bulan, taşıma eyleminin ifası için hizmetlerinden yararlanan, kendisine bağlı olarak faaliyet göstermeyen gerçek ya da tüzel kişilerdir. Bunlar, ifa yardımcısı olarak görülmektedir. Bunlar, tipik ifa yardımcısı olarak görülmektedir. Örnek olarak, komisyoncu, taşıyıcı ile sözleşme yapmak üzere bir alt taşıma işleri komisyoncusu görevlendirdiğinde, görevlendirdiği bu komisyoncunun eylemlerinden TTK m.929 hükümleri gereğince sorumlu olacaktır²⁵¹. Bunun yanı sıra, müteakip taşıma işleri komisyoncusunun eylemleri sebebiyle, asıl komisyoncunun sorumluluğu müteakip taşıma işleri komisyoncusunu seçme ile sınırlı olacaktır. Hal böyleyken, ikinci komisyoncunun alt komisyoncu mu yoksa müteakip taşıma işleri komisyoncusu mu olduğunun tespiti sorumluluğunun tespiti açısından önemlidir.

Asıl taşıma işleri komisyoncusu üstlendiği borç yönünden gereklilik arz etmesi sebebiyle değil de esasen kendi yükümlülüğü olan, bununla birlikte sırf kendisinin iş ve işletme düzenine daha uygun düşeceğini düşünmesi sebebiyle eşya taşıma taahhüdünün ifasını kısmen ya da tamamen bir başka taşıma işleri komisyoncusuna bırakıyorsa, eşya taşıma kendisine bırakılan taşıma işleri komisyoncusu alt taşıma işleri komisyoncusu olarak karşımıza çıkmaktadır. Asıl taşıma işleri komisyoncusu ile alt taşıma işleri komisyoncusu arasındaki ilişki de taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesine dayanır²⁵². Başka bir deyişle, tarafları birbirinden farklı olan iki taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi söz konusu olacaktır. Asıl komisyoncu ile alt komisyoncu arasında kurulan (alt) taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde asıl komisyoncu gönderen sıfatını haizdir²⁵³. Alt taşıma işleri komisyoncusu; asıl taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesindeki gönderen bakımından ise asıl komisyoncunun ifa yardımcısı konumundadır²⁵⁴. Bu bağlamda asıl komisyoncu ile alt komisyoncu arasındaki ilişkide TTK m. 929 hükmü uygulanma kabiliyeti bulacaktır. Bu hali ile asıl komisyoncu, alt komisyoncunun fiillerinden sorumlu olacaktır.

Asıl taşıma işleri komisyoncusunun taşıma taahhüdünün gereği gibi ifası için bir gereklilik sonucu başka taşıma işleri komisyoncuları ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi akdetmesi durumunda ise müteakip taşıma işleri komisyoncusundan söz edilecektir. Bu gereklilik özellikle sınır aşan taşımalarda ortaya çıkmakta olup asıl

²⁵¹Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 126

²⁵²Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s. 26.

²⁵³Mertol Can, *CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları* Birinci Cilt, İmaj Yayınevi, 2017, Ankara. s.147. (“Taşıma Hukuku”)

²⁵⁴Can, *Taşıma Hukuku* s. 148

komisyoncunun müteakip komisyoncu ile sözleşme yapması olağan sayılmaktadır²⁵⁵. Müteakip taşıma işleri komisyoncusu gönderen hesabına hareket eder²⁵⁶. Asıl komisyoncu ile müteakip komisyoncu arasındaki ilişki, asıl komisyoncu ile taşıyıcı arasındaki ilişkiden farksız olup, asıl komisyoncunun sorumluluğu, alt taşıma işleri komisyoncusunun fiillerinden sorumluluğunun aksine, sadece, onu müteakip taşıma işleri komisyoncusunu seçme ile sınırlıdır.

3.5.2. Sorumluluğun şartları

TTK uyarınca taşıma işleri komisyoncusunun; kendi adamları ile taşıma işinin ifası için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirdiği süreçteki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğu artık açıkça zikredilmiştir. Her ne kadar, komisyoncunun yardımcı kişilerden dolayı sorumluluğu TTK m.929'da yer alan yardımcıların kusuru başlığı altında düzenlendi ise de işbu madde metninde kusurdan bahsedilmediği dikkat çekmektedir. İlgili hükümde, yardımcının şahsi kusurundan ziyade, yardımcının kusurlu davranışının taşıma işleri komisyoncusu nezdinde sorumluluk doğuran bir sebep teşkil edip etmediği düzenlenmiştir²⁵⁷. Hal böyle iken, taşıma işleri komisyoncusunun yardımcılarının fiillerin doğan tazmin yükümlülüğü, sadece, onu kendisi yapmış olsaydı dahi sorumlu tutulabileceği haller ile sınırlıdır²⁵⁸. Buna karşın, kendisinin de sorumlu tutulmayacağı türde bir davranışın icra edildiği durumlarda; komisyoncunun, yardımcı kişilerin davranışından sorumlu tutulması mümkün değildir²⁵⁹.

Tüm bunların yanı sıra, TTK m. 929 ile, taşıma işleri komisyoncusunun, yardımcı kişilerin davranışlarından dolayı sorumluluğu, bunların ancak görevlerini icra ederken meydana gelmesi ile mümkündür. Bu sebeple sorumluluğun gündeme gelmesi, ancak yardımcı kişinin kendisine tevdi edilen görev ile meydana gelen zarar arasında bir illiyet bağı bulunması halinde söz konusudur. Dolayısı ile zarar, şayet yardımcı kişinin, görevi ile ilgili olmayan bir davranışı neticesinde vuku bulduysa, taşıma işleri komisyoncusunu bu zarardan sorumlu tutmak mümkün değildir.

3.6. Taşıma İşleri Komisyoncusunu Sorumluluktan Kurtaran Sebepler

3.6.1. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Eşyanın Zıyaı veya Hasarından Doğan Sorumluluğundan Kurtulmasını Sağlayan Sebepler

²⁵⁵ Arkan, *Borçlar ve Sorumluluk*, s. 318.

²⁵⁶ Can, *Taşıma Hukuku*, s. 147

²⁵⁷ Yeşilova, s. 89.

²⁵⁸ Doktrinde, bu durum, “farazi kusur” olarak da anılmaktadır. Şenocak, s. 210

²⁵⁹ CMR'nin 3. maddesi bakımından aynı yönde Yeşilova, s. 88.

Taşıma işleri komisyoncusunun eşyanın zıya ve hasarından kaynaklanan sorumluluğu bundan kurtulmasını sağlayan genel ve özel sebepler öngörülerek hafifletilmeye çalışılmıştır.

Bunlardan genel sebepler, çalışmamızın kusur şartını incelerken belirttiğimiz üzere, zıya, hasar ve gecikmenin, taşıma işleri komisyoncusunun en yüksek özeni gösterse dahi kaçınamayacağı ve sonuçlarını engelleyemeyeceği nedenlerden ötürü ortaya çıktığı hallerde sorumluluktan kurtulduğunun ifade edildiği TTK m.876 hükmüdür. Bu sebeplerin, zorlayıcı sebepler gibi dış kaynaklı, olağanüstü ve öngörülemes mahiyette olması gerekmediği gibi, kaçınılmazlık hususu da mutlak şekilde anlaşılmamalıdır. Hal böyle iken, kendisinden beklenen tüm özenin gösterilmesine²⁶⁰ rağmen, zarar yine de meydana geldiyse, önlenemezlik ve kaçınılmazlığın varlığı söz konudur. Taşıma işleri komisyoncusunun, genel sebepler dolayısıyla sorumluluğunun bertaraf edilebilmesi ancak, kendisinden beklenen özeni göstermiş olduğunu kendisinin kanıtlaması ile mümkün olup, ispat külfeti komisyoncudadır.

TTK m.928 atfı dolayısıyla TTK m.878'e göre , zıya ve hasar; sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir taşıma aracının kullanılmış olması veyahut güverteye yükleme yapılmasına, gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlamaya, eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tâbi tutulmasına, yüklenmesine veya boşaltılmasına, eşyanın, özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğine, taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesine, canlı hayvan taşınıyor olması hallerinden birine bağlanabiliyorsa, ilgili kanun hükümleri gereğince komisyoncu sorumluluktan kurtulur.

Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğunun bertarafını sağlayan genel sebepler ile özel sebepler arasındaki ayrım, bu hususların kanıtlanması noktasında kendisini gösterecektir. Zira, TTK m.878 f.2 hükmü ile olayın hal ve şartlarına göre oluşan zararın özel sebeplerden birinden ileri geldiğinin muhtemel olduğu vaziyetlerde, zararın, söz konusu özel sebepten kaynaklandığının varsayılacağı düzenlenmiştir. Hal böyle iken, komisyoncunun özel hallerin varlığı mevcutken zarar ile sebep arasındaki illiyet bağıını kanıtlaması gerekli görülmemiş olup, komisyoncunun yalnızca özel bir sebebin mevcut olduğunu kanıtlaması yeterli kabul edilecektir. Komisyoncu, bahse konu özel sebebin varlığını ispatladıktan sonra, onun sorumluluğuna gidilebilmesi ancak sözleşmenin diğer

²⁶⁰ İlgili maddede vaki özen ölçütünün, tedbirli taşıyıcıdan beklenen özenle bir tutulması gerektiğini yönündeki görüş için bkz. Karan, **CMR Şerhi**, s. 321.

tarafı olan gönderence mevcut zararın ileri sürülen sebeplerden meydana gelmediğini veya komisyoncunun TTK m.876’da düzenlenen özen yükümlülüğüne aykırı hareket ettiğini ispatı ile mümkündür.

3.6.2.Diğer Zararlar Bakımından Sorumluluktan Kurtulma Sebebi

Taşıma işleri komisyoncusunun zilyetliğinde bulunan eşyanın zıya ve hasarından kaynaklı olmayan zararlar yönünden ise çalışmamızda belirttiğimiz üzere, tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen zarar önlenemeyecek ise, komisyoncu sorumluluktan kurtulacaktır. TTK m.928. f.2 hükmü, TTK m.876. maddeden farklı olarak “tedbirli bir tacirin göstereceği özen” ifadesinin kullanıldığını dikkat çekmektedir. Bu sebeple, bahsedilen zararlar açısından komisyoncunun, en yüksek özeni göstermesinden ziyade basiretli bir tacir kadar özen göstermesi, sorumluluktan kurtulması için yeterlidir²⁶¹.

3.6.3.Sorumluluğu Kaldıran veya Daraltan Şartların Geçerliliği

TTK m.853 gereğince taşıyıcı ile komisyoncu, taşımayı, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşıması ile posta idaresine gördürdükleri hallerde Kanun’dan kaynaklanan sorumluluklarının hafifletilmesi veya kaldırılmasını talep edemezler. TTK m.854’de ise, taşıyıcıya, komisyoncuya ve faaliyetleri Devlet iznine tabi taşıma işletmelerine attığı sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu ortaya çıkaran bütün sözleşme hükümleri geçersiz kılınmıştır. Aynı zamanda işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer başkaca belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde dahi geçersiz oldukları hüküm altına alınmıştır. Bahse konu maddede, eşyanın zıya ve hasara uğraması bakımından bir sınırlama yapılmadığından, bu boşluğun bilinçli bırakıldığı ve eşyada yalnızca zıya ve hasar meydana gelmesinden değil, kanunda belirtilen başkaca edimlerin hiç ya da gerektiği şekilde ifa edilmemesinden kaynaklanan sorumlulukların kaldırılması ya da hafifletilmesi ilişkin hükümlerin de geçersiz olduğu kanaatindeyiz. Buna karşın, komisyoncunun üzerine almış olduğu, komisyonculuk faaliyeti ile doğrudan bağlantılı olmayan yükümlülükleri ise söz konusu kapsamında değerlendiremeyecek olup bu yükümlülükler açısından TBK.m.115 ile TBK m.116 uygulanmalıdır.

Taşıma işleri komisyoncusu yardımcı kişilerin fiillerinden dolayı sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar yapabilecek midir? Bu noktada, TBK m.116 f.3’e hükmü gereğince; kanun ya da yetkili mercilerin izni ile yürütülen uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek ya da sanat faaliyetleri söz konusu olduğunda yardımcı kişilerin sebep

²⁶¹ Akdeniz, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, s.135.

olduğu zararlar bakımından sorumsuzluk anlaşmalarının tanzim edilmesi mümkün değildir. Bu doğrultuda komisyoncunun yardımcı kişilerin hafif kusurundan dahi sorumluluktan kurtulmasının işbu hüküm ile beraber önüne geçilmiştir.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

4.1.Genel Olarak

Taşıyan sıfatıyla taşıma işleri komisyoncusu, taşıma sözleşmesi gereğince, eşyayı bir noktadan diğer noktaya taşıma yükümlülüğü altındadır. Taşıma sözleşmesinde komisyoncunun aslî edimi, eşyayı bir noktadan diğerine taşımayı üstlenmek iken, bunun yanı sıra komisyoncunun bu süreçte eşyayı gözetme ve koruma borcu da bulunmaktadır.

Asil sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusu hakkında, daha evvel ifade ettiğimiz üzere, taşıma işleri komisyoncusu için ve taşıyan için öngörülmüş hükümler yan yana uygulama alana bulacaktır. Bu durumda, deniz yolu taşımaları bakımından taşıma işleri komisyoncusu hakkında, yükle ilgili ile yaptığı navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu incelenecektir. Komisyoncunun taahhüt ettiği taşımaların farklı özellikler arz etmesi ve bunun yanında konunun oldukça geniş kapsamlı olması sebebiyle, yalnızca ana hatlarıyla incelenecektir. Çalışmamızın bu bölümünde taşıyanın²⁶² sorumluluğu, Güverteye izinsiz yüklemeden, izinsiz olarak kararlaştırılan gemiden başka gemiye yükleme veya aktarmadan, gecikmeden, kusurlu olarak yanlış konişmento tanziminden, konteynerin yüke elverişsizliğinden ve yükün zıya ve hasarından doğan sorumlulukları çerçevesinde incelenecektir.

4.2.Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıyan Sıfatıyla Sorumluluk Halleri

4.2.1.İzinsiz Olarak Güvertede Taşınan Yük Zararları İçin Sorumluluğu

Denizyolu ile eşya taşımacılığında genel kural yükün geminin ambarlarında taşınması olup²⁶³, TTK m.1151 f.1 hükmü ile yükün güvertede taşınamayacağı veya küpeşteye asılamayacağı düzenlenmiştir. İlgili maddenin ikinci fıkrasında ise istisnai durumlar; yükleten ile taşıyan arasında anlaşma olması veya ticari teamüllerin buna cevaz vermesi ya da mevzuatın zorunluluk hali olarak nitelendirdiği haller olmak üzere belirlenmiştir.

Taşıyan ile yükleten yazılı, sözlü veya zımni olarak eşyanın güvertede taşınacağı konusunda anlaşma yapabilmektedir²⁶⁴. Ancak söz konusu muvafakatin sözlü olarak

²⁶² Bu bölümde, esasen taşıyanın deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu anlatılmıştır. Konunun anlaşılabilir olması adına, taşıyan kavramı ile aynı zamanda denizyolu eşya taşımalarında asil sıfatını haiz olan taşıma işleri komisyoncusunun kastedildiği unutulmamalıdır. Metnin anlaşılmasını kolaylaştırmak adına çalışmamızda fiili taşıyan kavramı ile taşıma işleri komisyoncusunun yan yana kullanıldığı durumlarda, taşıma işleri komisyoncusunun asil sıfatını haiz komisyoncu olduğuna dikkat edilmelidir.

²⁶³ H.Murat Demirkıran, *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, İstanbul 2008, s.67

²⁶⁴ Sözer, s. 470.

verildiği hallerde, taşıyan, yükletenin eşyanın güvertede taşınması hususunda izin verdiğini ispatla mükelleftir²⁶⁵. Yükleten tarafından muvafakat yazılı veriliyorsa bu durum konişmentoya mutlaka yazılmalıdır²⁶⁶. Uygulamada çoğunlukla şartları arasında güverteye yükleme izni içeren konişmentolar hazır bir halde matbu form olarak bulunmaktadır²⁶⁷. Matbu şartları haiz bir konişmentonun herhangi bir itiraz olmaksızın kabul edilmesi zımni muvafakat sayılır²⁶⁸. Tekin²⁶⁹, yükleten tarafından itirazsız bir şekilde matbu konişmento alındıysa, bunun yükün güvertede taşınmasına zımni olarak muvafakat verdiği anlamına geldiğini savunmakla birlikte, bu şekilde verilen iznin geçerli sayılmasının, ancak yükletenin konişmentoda mevcut güvertede taşıma şartı hakkında yeterli şekilde bilgilendirilmiş olması halinde mümkün olduğunu belirtmiştir.

Bununla birlikte TTK m.1244 f.1 b.(a) hükmü ile yükün güvertede taşınması hususunda bir ticari teamülün bulunması halinde, yükleten muvafakat vermemiş olsa dahi yükün güvertede taşınabileceği ifade edilmiştir. Yükün güvertede taşınması hususunda ticari teamülün bulunduğu hallerde bu hususta konişmentoya herhangi bir kayıt konulmasına gerek kalmaz²⁷⁰. Bu meyanda her ne kadar yükün güvertede taşınacağına dair ticari teamül bulunsada dahi, yüklerin ambarda taşınması sözleşmede belirtildiyse yükün güverteye alınması her halükârda sözleşmenin ihlal edilmesi anlamına gelecektir. Taraflar arasında bir sözleşme bulunmadığı takdirde ise yükün güvertede taşınmasının mevzuat gereği zorunlu olduğunu veyahut güvertede taşınmasının ticari teamüle uygunluk gösterdiğini ispat külfeti taşıyana ait olacaktır²⁷¹.

Güvertede taşınması asıl olan yüklerden bir diğeri ise konteyner yüküdür²⁷². Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma faaliyeti özellikle konteyner taşımacılığına ilişkindir.

²⁶⁵ Tekin, s.81.

²⁶⁶ Şu şekilde bir ifade geçer: “LOADED ON DECK AT SHIPPERS RISK”, (Safa Murat Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, 1. Baskı, İstanbul, 2017, s. 82) Taşıma işleri komisyoncuları tanzim ettikleri taşıma belgelerine yükün geminin güvertesine istiflenmesine ilişkin (deck shipment clause) klostlar koymaktadır. Örnek vermek gerekirse, taşıma işleri komisyoncusu olarak faaliyette bulunan şirket tarafından tanzim edilen taşıma belgesinde: yükletene herhangi bir ihbarda bulunmasına gerek olmaksızın, durumun gerekliliklerine göre konteyner yükünü güverte üzerine ya da altına istifleyebileceği ifade edilmiştir.

²⁶⁷ Konişmentonun ön yüzünde el veya makine ile yazılan güvertede taşımaya dair notların konişmentonun arka yüzünde bulunan matbu klostlara göre önceliği bulunmaktadır. Bkz. Tekin, s.82

²⁶⁸ Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, s. 178.

²⁶⁹ Tekin, s.82

²⁷⁰ Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak**, Beta Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 110 (“Hamburg Kuralları”)

²⁷¹ Sözel, **Taşıtan ve Yükleten**, s.264.

²⁷² “Güvertede taşınan konteynerler konvansiyonel yükler kadar olmasa bile, bazı tehlikelerle karşı karşıyadır. Kondensasyon zararlarına güverte yükü daha çok maruzdur. Bu zararlar ısı değişimlerinden meydana gelmektedirler. Bunun dışında konteynerler denize uçabilmekte, deniz suyuna maruz kalabilmektedir.” Bkz. İnci Deniz, **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar**, İstanbul, 1982, s.97.

Konteyner taşımalarının gerçekleştirildiği gemiler her ne kadar güvertede konteyner taşınmasına uygun olsa da geminin söz konusu tarzda inşası tek başına rizikonun varlığını ortadan kaldırmamaktadır. Nitekim, sırf konteyner taşımak amacıyla hususi olarak yapılan konteyner gemilerinde dahi taşıma süresince güverte üzerinde bulunan konteynerlerin (*on-deck containers*) güverteden düşme tehlikesi her zaman mevcuttur. Bunun yanı sıra, konteynerler düşmeyerek taşıma süresince güvertede kalsa dahi özellikle denizyolu taşımalarında rüzgârın ve denizin etkisi ile ıslanabilme yüzdeleri oldukça yüksektir²⁷³. Bu sebeple yükle ilgililerin de güverte yükünde taşıma süresince yükte meydana gelebilecek riskleri analiz edebilmesi açısından konteynerin geminin hangi kısmına yüklendiği bilmeleri gerekir. Nitekim bazı konteynerlerin yükün mahiyetinden ötürü gemiye özel olarak istifi gerekebilir. Buna göre kimi konteynerler güvertenin altında taşınmaya uygun değilken, aksine ısıtıcı ve soğutuculu kimi konteynerlerin güverte altında istifi gerekmektedir²⁷⁴. Konteyner yükü taşınması için inşa edilen gemilerin aynı zamanda güvertede yük taşımaya da uygunluğu göz önüne alınarak, konteynerin düşmesi gibi tehlikeleri de ortadan kaldıracak şekilde donanımına haiz olması şarttır.

Söz konusu donanım konteynerin sabitlenmesinde gerektiği gibi kullanılmış ve yeterli ise ayrıca konteynerin doğru bir şekilde istiflenmesi için gerekli önlemler alındıysa geminin konteyner yüklemeye elverişli olduğundan söz edilebilir. Gerekli donanımların yokluğu sebebiyle oluşacak zararlar ise geminin elverişsizliğinden doğmuş olacaktır. Eğer konteynerin gemide sabitlenmesi aşamasında bir eksiklik söz konusu ise istif hatasından bahsedebiliriz. Böyle bir durumda sorumluluğun kimde olduğunu belirlemek, istifleme işlemini kimin yaptığını tespit etmekle mümkün olacaktır.

Taşıyan sıfatını haiz komisyoncu fiili taşıyan ile akdettiği sözleşmelerde istifleme işini genellikle fiili taşıyana bırakmaktadır. Şayet istifi gemi adamları yapmış ise taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğu TTK m.1179 hükümlerine göre olacaktır. Lakin konteyner taşımacılığında istiflemenin gemi adamlarının bizzat kendileri tarafından yapılması günümüzde oldukça zordur. Bu nedenle istif fiili taşıyanın, yardımcı şahsı statüsünde bulunan bağımsız istifçiler vasıtasıyla yapılmaktadır. Bu kimseler aynı zamanda taşımayı taahhüt eden taşıma işleri komisyoncusunun da alt ifa yardımcılarıdır.

²⁷³ Huriye Kubilay, Deniz Ulaşımındaki Teknolojik Gelişmelerin Hukuki Alandaki Etkileri, **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 95**, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi- Türkiye makine Mühendisleri Odalar Birliği Gemi Mühendisleri Odası , İstanbul 1995, C.I ,s.38.

²⁷⁴ Kubilay, s.38

Böylece bunların neden olduğu zararlardan da taşıma işleri komisyoncusu, TTK m. 1179 gereğince sorumlu olacaktır. Konteynerin gemiye istifi konusunda aşağıda yükün zıya veya hasarından taşıyanın sorumluluğuna ilişkin başlık altında ayrıntılı şekilde inceleneceğinden burada daha fazla açıklama yapmadan o bölüme atıf yapmakla yetiniyoruz.

4.2.2.İzinsiz Olarak Kararlaştırılan Gemiden Başka Gemiye Yükleme veya Aktarmadan Doğan Sorumluluğu

Eşyanın taşınacağı geminin ismi ve bütün ayrıntıları taraflarca belirlenmektedir. TTK m.1151 f.1 gereğince, taşıtanın izni olmaksızın, taşıyan yükü kararlaştırılan gemiden farklı bir gemiye yüklerse bunun sonucunda ortaya çıkacak olan bütün zararlardan sorumlu olacaktır. Bu halde taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesinin yegane yolu taşıma işinin sözleşmede belirlenen gemi ile yapılmış olması durumunda dahi zararın yine de gerçekleşecek olmasının ispatlanmasıdır. Söz konusu hükümden de anlaşılacağı üzere, yükün taşınacağı gemi, navlun sözleşmesi ile belirlenmekte olup söz konusu belirlemenin sonucunda asıl olan eşyanın navlun sözleşmesi çerçevesinde belirlenen gemi vasıtasıyla taşınması olacaktır.

Yükün belirlenen gemiden farklı olan bir gemiye yüklenmesi uluslararası denizde yük taşınması bakımından oldukça önem arz etmektedir²⁷⁵. Eşyanın ismen belirlenen gemiden farklı bir gemiye yüklenmesi bazı durumlarda ortaya çıkan zorunluluk hali neticesinde olabilmektedir. Bazı ülkeler yükün sadece ilgili devletin bayrağını taşımakta olan bir gemi ile taşınmasını zorunlu kılmaktadırlar. Bunun dışında bazı ülkeler milletlerarası satış işlemlerinde akreditif koşullar sebebiyle geminin bayrağı (milliyeti) ile alakalı hükümleri ayrıca belirleyebilirler²⁷⁶.

Yükün navlun sözleşmesi hükümlerinde öngörülen gemiden farklı bir gemiye yüklenebilmesi için taşıtan tarafından açık izin verilmesi gerekmektedir. Bu iznin tereddüt oluşturmayacak mahiyette ve açık şekilde olması gerekmektedir. Taşımaya ilişkin konişmento tanzim edilmesi durumunda ise konişmentonun tüm asılları ve kopyalarına taşıtan tarafından verilecek iznin yazılması gereklidir²⁷⁷.

İlgili hükmün devamında TTK m. 1150 f.2 maddesince, gemi, taşıma işi kapsamında yolculuğuna başladıktan sonra ortaya çıkan tehlike durumunda, taşıtan tarafın vereceği izne gerek olmaksızın eşyanın farklı bir gemiye yüklenebileceği hüküm altına alınmıştır.

²⁷⁵ Tekin, s.79

²⁷⁶ Sözer, s.442

²⁷⁷ Çağa/Kender, s.20.

Bu durumun şartı ise ortaya çıkan mevcut tehlikenin taşınan eşyalara zarar verebilecek mahiyette olma ihtimalinin mevcudiyeti ve eşyaların farklı bir gemiye yüklenmesinin zaruri olmasıdır. Bu noktada yine aktarma esnasında da taşıyanın TTK m. 1178 hükümleri gereğince sorumluluk altında olduğu unutulmamalıdır.

Pratikte uygulanmakta olan konteyner taşımacılığında eşyanın bir gemiden başka bir gemiye aktarılması oldukça olağandır. Teknoloji ve buna bağlı olarak mühendisliğin giderek gelişmesi sayesinde taşımacılıkta kullanılan gemilerin hacimsel kapasitesi oldukça artmış durumdadır. Bunun sonucu olarak büyük konteyner gemilerinin fiziken küçük sayılan limanlara yanaşıp konteyner yükleme yapması yerine daha küçük kapasiteli olan “feeder”²⁷⁸ isimli gemilerin küçük limanlardaki yükleri alarak konteynerlerin bir araya getirildiği büyük limanlara (“hubs”) getirilmesi şeklinde uygulanmaktadır. Bu şekilde yapılan toplama ve dağıtma işlemleri taşımanın daha verimli şekilde icra edilmesini sağlamaktadır.

Bu uygulama neticesinde konteynerin öncelikle küçük bir limandan ve küçük bir gemiyle yakınlarında bulunan hacmen daha büyük limana taşınması, sonrasında ise örneğin kıtalar arası bir taşıma için büyük bir gemiye yüklenmesi gerçekleştirilecektir. Bu husus sebebiyle taşıyanlar taşıma belgelerine eşyanın farklı bir gemiye aktarılmasını sağlayan klorlar eklemektedir. Bu klorlar “liberty clauses”²⁷⁹ olarak isimlendirilmektedir. Söz konusu bu klorlar yalnızca yükün farklı bir gemiye aktarılmasına imkan veren klorlardır. Bu sebeple söz konusu klorlar, aktarma esnasında taşıyanın özen yükümlülüğüne aykırı davranışları sebebiyle oluşan ve yükte oluşan zarar ile ziya halinde onun sorumluluğunu kaldıran yahut sınırlayan hükümler olarak kabul görmemektedir.

4.2.3.Gecikme Zararlarından Doğan Sorumluluğu

Taşıyan yalnızca eşyayı taşımayı değil, aynı zamanda varış yerinde eşyayı gecikmeden gönderilene teslim etmekle de yükümlüdür. Teslim aldığı eşyayı tarafların üzerinde anlaştığı süre içerisinde, şayet herhangi bir süre kararlaştırılmamış ise de normal şartlarda bahse konu taşıma işi için gerekli süre neyse o süre içerisinde eşyayı teslim etmeyi taahhüt etmiş olur. Bu süre içerisinde gerçekleşmeyen taşımalarda geç teslimden

²⁷⁸ Bu sistem hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Schmeltzer,E.-Sheppard,E.J.:Container Feeder Systems, JMLC vol.4,No.1, s.215-229.

²⁷⁹ ABD Temyiz Mahkemesi, Konşimentonun aktarmayla ilgili bir beyanı olmasa bile, Konşimentonun koşullarının düzgün bir şekilde ifade edilmiş bir “liberty clauses” maddesi içermesi durumunda, taşıyıcının, aktarma hakkını da kapsayan taşımanın bir kısmı için ikame gemileri kullanma hakkına ilişkin yeterli bildirimi sağladığına karar vermiştir. Yang Machine Tool Co. v. Sea-Land Service, 58 F.3d 1350 (9th Cir. 1995) Kaynak: <https://casetext.com> e.t.: 04.01.2023

söz edilebilir. TTK m.1178 f.4 hükmü ile söz konusu süre “makul süre” olarak bahsedilmiştir.

Makul süre hesaplanırken, yükün taşıyana teslimi başlangıç olarak kabul edilir ve bu süre, taşımanın gerçekleşeceği destinasyona göre mevsimsel koşullar gemi özellikleri vb. konular dikkate alınarak belirlenecektir²⁸⁰.

Gecikmeden doğan zararlar, taşınan eşyada herhangi bir zıya veya hasar söz konusu değilken, yük ilgisinin malvarlığında yaşanan azalma olarak nitelendirilebilir. Yükün gecikmesine bağlı olarak, yük teslimi için anlaşılan depo fiyatlarındaki artışlar; yükün nakliyesi için ayarlanan araçlara yapılan yüksek ödemeler bu zararlar örnek olarak gösterilebilir²⁸¹. Belirtmek gerekir ki, yaşanan gecikmeler aynı zamanda yük ile ilgili zıya veyahut hasar oluşmasına da neden oluyor ise taşıyanın sorumluluğu için TTK m.1178 ve devamı hükümlerine başvurmak gerekecektir²⁸². Çünkü, taşıyanın gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu ancak gecikme dolayısıyla yükte zıya veyahut hasar meydana gelmediği takdirde gündeme gelir²⁸³.

Yaşanan gecikmeler bir zarar oluşmasına neden olmamışsa, taşıyan için bir sorumluluk söz konusu olmayacaktır. Bu sebeple, gecikmenin nedeni, taşıyıcının kusur oranı veya gecikmeye sebebiyet veren olayın gerçekleşme zamanına ilişkin hususlar, yükün geç tesliminden ziyade taşıyanın yükün geç teslimi dolayısıyla oluşan zararlardan sorumlu tutulup tutulamayacağını belirleme noktasında önem arz eder²⁸⁴.

TTK m 1185 f.5 hükmü gereğince, taşıyanın gecikme nedeni ile sorumluluğundan söz edilebilmesi için gönderilen, yükün teslim edildiği tarihten itibaren 60 gün içerisinde taşıyana yazılı bildirimde bulunmalıdır. Bu bildirim yapılmadığı takdirde, taşıyanın tazminat yükümlülüğü bulunmayacaktır.

Gecikme zararlarından dolayı sorumlulukta TTK m.1186 hükmü uygulanır²⁸⁵. İlgili hükme göre, taşıma süresi aşıldığında taşıyıcının sorumluluğu, taşıma ücretinin iki buçuk katı ile sınırlandırılmıştır. Gecikmenin neden olduğu zarar, haksız sapma veya yükün başta kararlaştırılan gemi dışında bir gemiye izin alınmadan yüklenmesi ve

²⁸⁰ Kübra Yetiş Şamlı, Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, **Doktora Tezi**, İstanbul 2012, s.35

²⁸¹ Gecikmeden doğan zararlar hakkında bkz. Emine Yazıcıoğlu, Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, **Deniz Hukuku Dergisi**, Y.2, S.2-3, s.86 – 87.

²⁸² Tekin, s.77.

²⁸³ Sözer, s.411; Yazıcıoğlu, s.84; Tekil, s.317.

²⁸⁴ Şamlı, s.43; Yazıcıoğlu, s. 86.

²⁸⁵ Çağa/Kender, s.167.

aktarılmasından veyahut başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanıyor ise gecikme zararları bahse konu sebeple ilgili hükümler kapsamında değerlendirilecektir²⁸⁶.

E-TTK döneminde, gecikmeden kaynaklanan zararlar hakkında sorumsuzluk klotlarının sık kullanmaya başlanması neticesinde yükle ilgili, zararlarını taşıyana tazmin ettiremez hale gelmiş olup, aynı zamanda sigorta himayesinden de yararlanamamaktaydı. Zira yük sigortalarında, gecikme zararlarının tümü sigortacının üstlenmiş olduğu bir riziko sonucu doğmuş olsa bile, himaye dışında bırakılmaktaydı²⁸⁷. Fakat TTK m. 1243 f. 1 hükmüne göre, taşıyanın yükün belirtilen sürede taşınmasına ilişkin sorumluluğu emredici hüküm niteliğindedir. İşbu hüküm ile birlikte, taşıyanın, eşyanın zıya, hasar veyahut süresinde teslim edilememesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluğunu doğrudan /dolaylı şekilde önceden kaldıran ya da daraltan tüm kayıt ile şartlar geçersiz kılınmış olup, gecikme zararlarından ötürü taşıyanın konişmentoya gecikmeden dolayı sorumsuzluk klotu koymasının önüne geçilmiştir.

4.2.4.Kusurlu Olarak Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Doğan Sorumluluğu

Konışmento²⁸⁸ tanzim etme yetkisini haiz olan ve deniz taşımalarında bu belgeyi kullanma zorunluluğu bulunan kimse taşıyandır. Deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt eden taşıyan ve bu arada komisyoncu, konişmento düzenleme yetkisini haizdir.

Taşıyan, konişmentodaki kayıtların gerçeğe aykırılığı neticesinde zarar gören konişmento hamili nezdinde ortaya çıkan zararlardan, yükleten ile yapmış olduğu sözleşmenin akdi esnasında işlediği kusur (*culpa in contrahendo*), nedeniyle sorumludur²⁸⁹. Kısaca *culpa in contrahendo* sorumluluk sözleşme görüşmeleri esnasındaki kusurlu hareketten kaynaklanan sorumluluktur²⁹⁰. Tarafların sözleşmeyi akdetmek üzere, sözleşme görüşmelerine başlayarak temasa geçmesinin akabinde taraflar arasında özel bir güven ilişkisi kurulur. Söz konusu güven ilişkisinde dürüstlük kuralına aykırı ve kusurlu hareketiyle bir zararın doğmasına sebep olan taraf, karşı tarafın zararını sözleşme hükümleri uyarınca tazmin etmelidir.

²⁸⁶ Tekil, s.325.

²⁸⁷ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s.80.

²⁸⁸ Taşımayı taahhüt eden komisyoncu tarafından tanzim edilerek yükle ilgililere tevdi edilen belgelerin konişmento niteliğinde olabileceği gibi, taşıma işleri komisyoncusu taşıma belgeleri olarak ifade edilebilecek ve konişmentonun üç temel fonksiyonuna sahip olmayan belgeler şeklinde olabileceğini de çalışmamızın üçüncü bölümünde açıklamıştık. Bu nedenle taşıyanın kusurlu olarak yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğu açıklanırken asil sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusunun düzenlediği taşıma senetleri de göz önüne alınarak konişmento terimi geniş bir çerçevede değerlendirerek, komisyoncunun taşıyan olarak görüldüğü tüm taşıma belgeleri bu kapsamda ele alınacaktır.

²⁸⁹ Çağa/Kender, s.95

²⁹⁰ M.Kemal Oğuzman/ Nami Barlas, **Medeni Hukuk**, 21.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s.339.

Taşıyanın konişmento uyarınca üstlenmiş olduğu yükümlülüklerin ihlalden doğan iki ayrı sorumluluğu bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, adına konişmento tanzim edilen eşyayı, boşaltma limanında meşru konişmento hamiline, teslim aldığı şekli ile teslim edememesi, ikincisi ise tanzim edilen konişmentonun muhteviyatında eşyaya dair gerçeğe aykırı beyanlar bulunmasıdır. Taşıyan tarafından eşyanın teslim alındığı tarih ve teslim alma şekli ile ilgili konişmentoda yer alan kayıtlar konişmento hamili lehine delil teşkil etmektedir. Dolayısıyla gerçeğe aykırı konişmento tanzim etmek taşıyan nezdinde ciddi sonuçlar doğurmaktadır. Söz konusu sonuçlardan ilk aklımıza gelen yanlış tanzim edilen bu konişmento dolayısıyla, taşıyanın, zarar gören yükle ilgilinin zararını tazmin etmek yükümlülüğü altında bulunmasıdır. Konişmentonun tanzimindeki yanlışlık, eşyanın cinsi veyahut miktarı yanlış yazılması şeklinde karşımıza çıkabileceği gibi eşyanın hasarlı olduğu halde temiz konişmento verilmesi şeklinde de meydana gelebilir.

Yanlış konişmento düzenleyen taşıyanın bu fiili sebebiyle meydana gelen zararlar bakımından tazmin sigortası ve sorumluluk sınırı gibi birtakım koruyucu haklardan da mahrum kalacağı belirtilmektedir²⁹¹. Taşıyanın yanlış konişmento düzenlenmesi sebebiyle sorumluluğu TTK m.1178'e dayanmadığı için TTK m. 1186 uygulama alanı bulmayacaktır. Bu nedenle taşıyanın tazmin borcunu yükün piyasa değeri ile sınırlı tutmak söz konusu olmayacaktır. Dolayısıyla konişmento hamili, taşıyan tarafından tanzim edilen söz konusu konişmentonun doğruluğuna duyduğu güven sebebiyle uğradığı tüm zararların tazminini taşıyandan talep edebilir²⁹². Konişmentonun doğru bir şekilde tanzim edildiğine duyulan güven dolayısıyla uğranılan tüm zararlar TBK hükümlerine taşıyandan talep edilebilecektir. Kusurlu olarak yanlış konişmento tanziminde taşıyanın tazminat sorumluluğunun doğması için dört şart aranmakta olup bu şartlar şu şekildedir: (1) Konişmentoda yer alan kayıt gerçeği yansıtmamalıdır. (2) Konişmentoda yer alan gerçeğe aykırı bu kayıt nedeniyle bir zarar meydana gelmiş olmalıdır. (3) Konişmentoda yer alan gerçeğe aykırı bu kayıt ve oluşan zarar arasında

²⁹¹ Kendi konişmentosunu düzenleyen taşıma işleri komisyoncusunun hem kendi düzenlemiş olduğu kusurlu konişmentodan ("FBL,HBL") hem de fiili taşıyanın düzenlemiş olduğu konişmentodan ("MBL") sorumluluğu gündeme gelecektir. Bu durum taşıma işleri komisyoncusu açısından oluşmasında doğrudan dahili bulunmayan bir zarar sebebiyle sorumlu tutulmak anlamına gelmektedir. Bu haliyle mevcut kanun ve konvansiyonların konişmento düzenleyen komisyoncu aleyhine fazla sorumluluk yüklediği kanaatindeyiz. Sorumlulukların daha dengeli dağıtılabilmesi açısından konişmento düzenlenmesi ile hâlihazırda hukuki bir ilişkiye girmiş bulunan taşıyan ve yükletenin konişmento hamiline karşı ortak sorumluluğunu öngörecektir bir sistem önerilebilir.

²⁹² Gönderilen taşıyanı yüke özen borcuna aykırılık sebebiyle sorumlu tutma yolunu tercih ettiği durumlarda ise hesap edilecek tazminatın üst sınırında sorumluluk sınırları dikkate alınacaktır. Bkz. H. Murat Demirkıran, Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, **Doktora Tezi**, İstanbul 2007, s.132, alınacaktır.

nedensellik bağı mevcut olmalıdır. (4) Taşıyan kusurlu olmalıdır. Gerçeğe aykırı konişmento tanziminde taşıyanın tazminat sorumluluğunun doğması için bu şartların oluştuğunu ispat yükü zarar görendedir.

Kanun lafzından taşıyanın, yükletenin kendisine vermiş olduğu bilgiler doğrultusunda konişmento tanzim edeceği anlaşılmaktaysa da ilgili hükmün devam cümlesinde bu bilgilerin doğruluğu hususunda taşıyana bir kontrol yükümlülüğü atfedilmektedir. Tarafımızca kanun koyucunun bu ifade ile taşıyanı aynı zamanda konişmentoyu gerçeğe uygun olarak düzenlemekle mükellef kıldığı da anlaşılmaktadır. Taşıyan, yükleten tarafından kendisine verilen beyanın doğruluğunu kontrol etme imkânı bulamadığı hallerde veya yapmış olduğu kontrol neticesinde beyan içeriğinde gerçeğe aykırılık teşkil eden ibareler görürse bu durumu konişmentoya yansıtması gerekmektedir.

Taşıyan, birtakım şartların varlığı halinde tanzim ettiği konişmentoya kusurlu olarak yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğunu ortadan kaldıran çekinceler koyabilmektedir. Günümüzde bu kayıtlar, özellikle konteyner taşımalarının yapıldığı kırkambar taşımalarında yükün istiflenmiş, kapalı ve gümrüklenmiş şekilde taşıyana teslim edilmesi sebebiyle sıklıkla kullanılmaktadır²⁹³.

Ancak taşıyan tarafından konişmentoya yazılan “sayı, ölçü, ağırlık belli değil” şeklinde bir matbu kayıt tek başına yeterli değildir. Taşıyanın konişmentoya yazdığı “belli değil” kaydının geçerli olabilmesinin şartları TTK m.1239 f.1’de düzenlenmiştir. İlgili hüküm gereğince taşıyan, fiilen yüklenen eşyanın doğruluğu hususunda haklı gerekçelerle şüphe duyuyorsa ve/veya taşıyan gönderen tarafından kendisine beyan edilen bilgileri kontrol etme imkanından aciz ise²⁹⁴ konişmentoya “belli değil” kaydı koyabilecektir. Aynı zamanda kaydın koyulmasının taşıyan tarafından bir gerekçeye dayandırılması gereklidir. Çünkü, bu husus yargıya taşındığında taşıyan, konişmentonun gönderen lehine yarattığı karine etkisini ortadan kaldırabilmek için, belli değil şerhinin gerekçesini ispatla mükelleftir. Aynı zamanda taşıyan tarafından konişmentoya koyulan işbu kayıtların konişmentonun yasal karinesini yalnızca bildirilen hasar ve kötü durumlar için ortadan kaldırdığı ifade edilmektedir²⁹⁵.

Yükle ilgililer her ne kadar taşıyanların konişmentolara çekince koymalarını istemeseler dahi, taşıyanlar, çekince konması gerekirken konmadığı için zarar gören

²⁹³ Demirkıran, s.103.

²⁹⁴ Yargıtay 11. H.D, 2000/9237 E., 2001/956, 8.2.2001 tarihli ilamı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.: 05.09.2022

²⁹⁵ Yargıtay 11. H.D, 1998/ 4593 E., 1999/135 K. 26.1.1999 tarihli ilamı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:15.09.2022

kişilerin taleplerine muhatap olmamak adına gerektiği hallerde çekince koymaktan kaçınılmazlar. Söz konusu menfaat çatışmasına zaman zaman taşıyanlar ile yükle ilgililer sözleşme yaparak çözüm üretmeye çalışırlar ve yükle ilgililer temiz konişmento alabilmek için taşıyanların, konişmentoya eklenmesi için bildirimde bulunduğu kayıtlara ya da yükün bildirim haricinde belirlenebilir olan durum ile niteliğine dair bir çekince eklemekten tanziminden ötürü taşıyanın maruz kalacağı zararı tazmin edeceklerini beyan ederler²⁹⁶. Bu konuda TTK m.1241 f.1 hükmü ile taşıyana yönelik yapılan bu gibi taahhütlerin, konişmentoyu iyi niyetle iktisap eden 3. kişilere karşı geçersiz olacağı hüküm altına alınmıştır.

Yine anılan maddenin 3. fıkrasına göre ise; bu şekilde yapılan bir anlaşmanın, ancak gönderilen de dahil olmak üzere üçüncü kişileri aldatmak amacı taşımadığı hallerde taraflar arasında geçerli olacağı, aksi durumda şayet 3. kişileri aldatmak kastı taşıyan anlaşma geçersiz kabul edileceği ve taşıyanın, yükletenden tazminat talep edemeyeceği düzenlenmiştir.

Kanun ilgili maddenin 4. fıkrası ile temiz konişmentonun 3.kişileri aldatmak zannıyla ile düzenlendiğinin ispatı halinde, taşıyanın, konişmentoya dercedilen kayıtlara güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil olmak üzere üçüncü kişilere karşı, 1186.maddesi ile kabul edilmiş olan sınırlı sorumluluktan da yararlanamayacağı öngörülmektedir.

4.2.5.Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu

Eşya taşınmasına ilişkin son yıllardaki en önemli gelişmelerden biri, eşyaların konteyner ile taşınmaya başlaması olmuştur²⁹⁷. 1950’lerden bu yana gelişen konteyner taşımacılığı sayesinde yükler, hırsızlığa, iklim ve deniz suyundan ötürü meydana gelen zararlara karşı korunmaktadır²⁹⁸. Bunun yanı sıra, yükleme ve boşaltma işlemleri bakımından süre kısaldığından taşıma masraflara, dolayısıyla taşıma masrafları, dolayısıyla navlun miktarları ve yükle ilgililer bakımından paketleme masrafları azalmıştır²⁹⁹. Taşıma endüstrisinde uzak mesafe yük taşımalarında en etkin yöntemi

²⁹⁶ Sözer, s.404.

²⁹⁷ Venüs Cömert, **Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022, s.95.

²⁹⁸ Talal Aladwanı, The Supply of Containers and Seaworthiness- The Rotterdam Rules Perspective, **Journal of Maritime Law and Commerce**, 42(2),2011, s.186;Nil Kula Degirmenci, What Would Be the Possible Effects to Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules to the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport to Goods, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.30 S.2, 2014, s.94.

²⁹⁹ Edward Schmeltzer/ Robert A. Peavy, Prospects and Problems of the Container Revolution, **Transportation Law Journal**, 2(2), 1970 s.266, Aladwanı, S.186.

sunan konteyner devrimi ile konteyner taşımalarındaki artış ve teknolojik gelişmeler dünya taşımasında birçok değişikliğe sebep olmuştur³⁰⁰.

Tüm bu gelişmeler ışığında taşıma işleri komisyoncusu, çoğunlukla konteyner taşımaları alanında faaliyet gösterdiğinden, konteynerlerin yüke elverişli olup olmadığı hususu ayrıca incelenmeye muhtaçtır. Öncelikle işbu konuyu denize elverişlilik bağlamında ele almak gerekmektedir. Konteyner gemilerinde, konteynerler istiflenirken tercih edilen tarz, geminin elverişliliğine etki edebilecek mahiyettedir. Eğer konteynerler geminin güvertesine nizami bir biçimde yüklenip, doğru bir şekilde istiflenmediyse bu hal, geminin dengesini bozabileceği gibi, gemiyi neredeyse devrilme noktasına getirebilmektedir. Bu durumlarda ise geminin denize ve yola elverişsiz hale geldiği konusunda şüphe duyulmamaktadır.

Gemi stabilitesini etkileyen bir diğer durum ise yüklerin konteynere istiflenme şeklidir. Bunun gibi durumlarda şayet istif fiili taşıyan tarafından yapılmışsa mesele yoktur; konteynerin gemiye yanlış istiflenmesinden ötürü geminin emniyeti tehlikeye düşmüşse, bu halde taşıyanın gemiyi denize elverişli bulundurma borcundan söz edilebilecektir. Komisyoncu tarafından taahhüt edilen taşıma işlerinde genellikle, konteynerlerin gemiye istiflenmesi komisyoncu ile fiili taşıyan arasında akdedilen asıl sözleşme ile fiili taşıyana yüklenmektedir. Taşıma işleri komisyoncusu yükle ilgili ile akdettiği taşıma sözleşmesinde FCL yüklerde taşımayı taahhüt etse de konteynerlerin gemiye istiflenmesini uygulamada neredeyse hiçbir zaman yükle ilgiliye bırakmaz.

Konuya yüke elverişlilik açısından bakarsak, konteynerlerin yüke elverişli olup olmadığı ya da bu halde taşıyanın sorumluluğunun ne olacağı hususu milletlerarası sözleşmelerde ya açık şekilde düzenlenmiş ya da öğreti açık düzenlemenin söz konusu olmadığı hallerde taşıyanın sorumluluğu bakımından çeşitli çözümler üretmiştir³⁰¹. Konteynerlerin kimin tarafından tedarik edildiği ve taşımanın ne tür bir konteyner taşıması olduğu da yüke elverişlilik ve taşıyanın sorumluluğu bakımından önem arz etmektedir.

Konteynerin yüke elverişsiz olup olmadığının her yük bakımından, yüke göre değerlendirilmesi gerekmektedir³⁰². Ancak burada genel olarak, konteynerin çatlak veya

³⁰⁰ Meltem Deniz Güner Özbek, Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"** (Edt. by M.D. Güner Özbek). Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg, 2011, s. 107.

³⁰¹ Cömert, s.97

³⁰² Cömert, s.97

delik olması, soğutmalı konteynerlerde soğutma sisteminin arızalı olması, konteynerin tavanında bulunan boyanın akarak yüke zarar vermesi, konteynerin hasarlı, eğik veya darbe almış olması, konteyner içinde meydana gelen nemlenme ve buğu neticesinde yükün zarara uğraması örnek verilebilir³⁰³.

Taşıyanın konteynerlerin yüke elverişsizliğinde sorumlu olup olmayacağı noktasında bir ayrıma gitmeden önce konteynerleri hukuki niteliğine değinmekte fayda vardır. Zira konteynerler ve elverişlilik bakımından konteynerin hukuki niteliğine ilişkin bazı çözüm önerileri ileri sürülmüştür. Bir görüşe göre³⁰⁴, konteyner gemileri bakımından konteynerler geminin bir parçasıdır³⁰⁵. Bu görüşe göre, nasıl petrol tankerleri üzerindeki tanklar petrol tankerlerinin parçasıysa konteyner gemileri için de konteynerler öyle kabul edilmektedir³⁰⁶. Dolayısı ile Lahey Visby Kuralları ("LVK")³⁰⁷ m.3 f.1 kapsamında taşıyanın konteynerleri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır³⁰⁸.Yapılan bir değerlendirmeye göre, konteynerin geminin bir parçası olduğu yönündeki görüşler, çoğunlukla konteynerin ilk ortaya çıktığı yıllarda ileri sürülmekteydi, zira bu zamanlarda konteyner gemileri inşa edilmemekte sınırlı sayıda konteynerler gemide diğer yüklerle beraber taşınmaktaydı³⁰⁹.

³⁰³ Cömert, s.98

³⁰⁴ Paul M. Bugden/ Simone Lamont-Black, **Goods in Transit and Freight Forwarding**, London 2013, s.438

³⁰⁵ Uygulamada konteynerin her zaman taşıyana ait veya taşıyan tarafından sağlanmaması sebebi ile yük ile ilgili tarafından tedarik edilen bir konteynerin geminin parçası sayılarak taşıyana böyle bir sorumluluk yüklemenin yerinde olmayacağı yönündeki karşıt görüş için bkz. Cömert s.104. Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin dahi geminin parçası kabul edilemeyeceği yönündeki karşıt görüş için bkz. Frank Stevens, Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shipper. **Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century** (Edt. by B.Soyer/ A. Tettenborn). London: Informa Law from Routledge. s.33.

³⁰⁶ Aladwanı, s.189

³⁰⁷ Dünya çapındaki ekonomik ve teknolojik gelişmeler karşısında, Lahey Kuralları zamanla yetersiz kalmaya başlamış, özellikle konteyner taşımalarının yaygınlaşması, yeni taşıma senetlerinin ortaya çıkması, sorumluluk sınırlarındaki değer kaybı gibi nedenlerle, yeni kurallara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Comite Maritime International (CMI) nezdinde kurulan alt komisyon toplantıları ve buna istinaden yapılan konferansta Lahey Kuralları'nda değişiklikler yapılması gerektiği sonucuna varılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde, 23 Şubat 1968 tarihli Diplomatik Konferans'ta Lahey Kuralları Visby Protokolü ile değiştirilmiştir. Türkiye ise bu protokole taraf değildir. Bununla birlikte 6102 sayılı TTK'nın hazırlık sürecinde bu Protokol ile yapılan değişiklikler iç hukuka aktarılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Cömert, s. 13.

³⁰⁸ Yargıtay 11.H.D. tarafından verilen ancak başka bir gerekçe ile bozulan bir kararda yerel mahkeme konteynerin taşıyan tarafından tahsis edildiği ve FCL kaydı bulunduğu durumda dahi,geminin ambarları olarak kabul edilmesi ve yükün kabulüne elverişli halde bulundurulması gerektiğine hükmetmiştir. Yargıtay 11. H.D, 2013/12853 e. 2014/1967 K. 05.02.2014 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:20.09.2022

³⁰⁹ Cömert, s.103

Farklı bir görüşe göre ise³¹⁰, her ne kadar konteynerler geminin bir parçası olarak kabul edilmese de öğretide bunların geminin donanımı kabul edilebileceğini savunan görüşler bulunmaktadır³¹¹. Bu görüşe göre, taşıyan özen borcu kapsamında nasıl geminin vinçlerini gemi istif gereçlerini elverişli halde bulundurma yükümlülüğündeyse benzer yükümlülük kıyasen konteynerler bakımından da getirilebilecektir³¹². Bu bakımdan, geminin gereği gibi konteynerlerle donatılmaması halinde taşıyan makul özeni göstermemiş sayılacaktır.

Diğer bir görüşe göre ise³¹³, konteynerlerin bir eşya olarak kabul edilerek bu kapsamda taşıyanın sorumluluğunu yüke özen borcu kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu görüşe göre şayet taşıyanın yüke özen borcu varsa, taşıyanın bu borcuna yerine getirebilmesi için, konteynerler taşıyan tarafından tedarik edilecekse, konteynerlerin mutlaka iyi hal ve durumda olması gerekmektedir³¹⁴. Konteyneri geminin bir parçası veya ekipmanı sayarak taşıyana bunları yolculuk öncesinde ve yolculuk başlangıcında elverişli halde bulundurma yükümlülüğü getirmekte iken, konteynerin yük olarak kabul edilmesi taşıyanın yüke yolculuk süresince de özen göstermesini gerektirecektir³¹⁵.

Görüldüğü üzere, Lahey Kuralları, Türk hukukunda ve LVK'da konteynerin yüke elverişliliği hususunda açık bir düzenleme mevcut değildir. Bu nedenle öğretide, yukarıda açıklandığı üzere taşıyanın sorumluluğuna dair farklı görüşler ileri sürülmektedir.

Cömert'e göre³¹⁶; taşıyanın konteynerlerin yüke elverişsizliğinde sorumlu olup olmayacağı bakımından ikili bir ayırım yapmak gerekmektedir. Konteyner taşımacılığı genel olarak, LCL ve FCL konteyner taşımacılığı olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilmektedir³¹⁷. LCL³¹⁸ yük taşınması mevzu bahis ise, konteynerin temini

³¹⁰ Aladwani, s.191; Bugden/ Lamont-Black, s.438

³¹¹ Taşıyanın sorumluluğu açısından çoğu zamanda kendi kontrolünde olmayan konteyneri geminin bir donanımı kabul ederek denize ve yüke elverişli halde bulundurmakta taşıyana gereğinden fazla sorumluluk yükleyen bir durum ortaya çıkaracağından konteynerin geminin donanımı olarak kabul edilmesinin yerinde olmadığına ilişkin karşı görüş için bkz. Cömert, s.106

³¹² Cömert, s.105

³¹³ Stevens, s.34, Doğuş Taylan Türkel, Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu. **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan, C.21, Özel S., 2469-2544. s.2505.

³¹⁴ Cömert, s.107

³¹⁵ Stevens, s.36

³¹⁶ Cömert, s.107

³¹⁷ Aslıhan Erbaş Açikel, Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması, - Konteyner Klozu-, **Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.3- S.1, 2015, s.115.

³¹⁸ Yargıtay 11 HD, 2013/16331 E., 2014/7883 K. 28.04.2014 tarihli kararı “..taşımaya konu olan konteynırların FCL/FCL (Full Container Load) ve (SLAC SHİPPERS STOW, LOAD AND COUNT)

taşıyan tarafından yapılacak ve konteyner içine yüklerin istiflenmesi ve sabitlenmesi de taşıyan tarafından yapılacaktır. FCL yük taşıması söz konusu olduğu durumlarda ise konteynerin üçüncü bir kişiden temini sağlanarak, yükle ilgili tarafından doldurulup istiflenecektir. Bu halde konteyner kapalı ve mühürlü bir şekilde taşıyana teslim edilmektedir³¹⁹.

Konteyner taşımasının özellikle düzenli hat taşıması³²⁰ niteliğinde olduğu hallerde, yükleme işlemleri taşıyan veya taşıyanın adamları tarafından gerçekleştirilmektedir³²¹. Yüklemenin taşıyan tarafından gerçekleştirileceği hallerde, taşıyanın kendisine ait olan veya kendisi tarafından tedarik edilen konteyneri yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün olduğunun kabulü gerekmektedir³²².

Konteynerin yükleten tarafından tedarik edildiği hallerde ise, taşıyanın konteyneri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğundan söz etmek mümkün değildir³²³. Bu halde teslim edilen konteynerin, taşıyana teslim edilen yükten bir farkı yoktur³²⁴. Bu bağlamda konteynerin yük olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Bu noktada, konteyner teslim edildiğinde taşıyan veya taşıyanın adamları tarafından konteynerde gözle görülebilecek bir hasar olup olmadığını denetmesi gerekmekte olup, şayet yükletenin beyanları ile bir uyumsuzluk ya da konteynerde bir hasar varsa bu hususa ilişkin konişmentoya çekince konulmalıdır³²⁵. Konişmentoda konteynerin durumuna ilişkin bir çekince yoksa ve varma limanında eşyada bir hasar olduğu ortaya çıkarsa bunun yolculuk esnasında olduğunun kabulü gerekecektir³²⁶.

kayıtları ile gemiye yüklendiği, bu halde konteyner içerisindeki yüklemeden davalı taşıyanın sorumlu olamayacağı, özellikle konteynerin içerisindeki paketlerin iyi istiflenmemiş olması ve devrilmesi nedeni ile soğuk hava dolaşımının bozulduğunun belirlendiği, konteynerlerin FCL kaydı dışında LCL kaydı ile yüklenmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun doğabileceği, konteynerlerin davacıya taşıyıcı tarafından boş olarak verildiği ve yüklendikten sonra mühürlü olarak gemiye teslim edildiği..” **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:22.09.2022

³¹⁹ Taşıyan tarafından tedarik edilip, edilmediği hususunda ayırım yapmaksızın, taşıyana kapalı ve mühürlü bir şekilde teslim edilmiş konteynerler bakımından konteyner içerisindeki eksiklikten veya hasardan taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin bkz. M. Karaman, Mühürlü Konteynerlerde Yapılan Taşımalarda Varma Yeri Malın Hasarlı ve Eksik Çıkması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu. **Deniz Hukuku Dergisi** Yıl: 9 S: 1-4, 2004, 155-162, s. 160.

³²⁰ Düzenli hat taşımacılığına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Emre Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi- Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı**. Ankara 2011, Turhan Kitabevi

³²¹ Cömert, s.108.

³²² Cömert, s.109.

³²³ Aladwani’ye göre burada taşıyandan her bir konteyneri açması ve muayene etmesi beklenmemekle beraber, muayenenin başka şekillerde de yapılabileceği örneğin konteyner tartılarak yükletenin beyanlarıyla örtüşüp örtüşmediğinin kontrol edilebileceği zira ISPS Kodu uyarınca konteynerlerin güvenlik açısından x-rayden geçirilerek koda uyumluluğunun denetlenebileceği ileri sürülmüştür. Aladwani, s. 193.

³²⁴ Cömert, s.110.

³²⁵ Tetley, s.1552.

³²⁶ Cömert, s.111

Taşıyan tarafından tedarik edilip yükle ilgiliye yüklerin yüklenmesi için teslim edilen konteynerin kusurlu çıkması halinde ise, iyi niyetli yükletenden beklenen bu durumu derhal taşıyana bildirmesi ve yükleme yapmayı reddetmesidir. Aksi halde gözle görülecek ya da basit bir muayene neticesinde fark edilebilecek kusurlar söz konusu ise ve yükle ilgili bunlara rağmen yükleme yapmış ise, yükle ilgilinin konteyneri kusurlu bir şekilde kabul ettiğinin ve sonuçlarını göze aldığı kabulü gerekmektedir³²⁷. Cömert'e göre ise³²⁸; teknik bir muayene neticesinde ortaya çıkabilecek zararlar bakımından yükle ilgiliyi sorumlu tutmak da yerinde olmayacaktır. Türk hukuku açısından bu hususa ilişkin yapılan bir değerlendirmeye göre; TTK m.1183 ve TBK m.52 f.1 uyarınca taşıyan ile yükle ilgili birlikte kusurludur³²⁹.

4.2.6.Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Yükün Zıya veya Hasarı İçin Sorumluluğu

Taşıyanın yüke özen gösterme borcu, Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları başlıklı 3. ayırında düzenlenmekte olup, yükün teslim alınması ile başlayan bu borç, yük teslim edilinceye dek devam etmektedir. TTK m.1178 ve devamında, taşıyanın yükün zıya ve hasarından kaynaklanan zararlar bakımından sorumluluğu, Alman Kanunu ve Lahey Kurallarıyla örtüşecek biçimde düzenlenmiştir. TTK m. 1178'e göre; taşıyan, malların yükletilmesi, istiflenmesi, taşınması, elleçlenmesi ve boşaltılmasında basiretli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir.

4.2.6.1.Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlali

İlgili hüküm doğrultusunda taşıyanın sorumluluğu, yüke özen gösterme yükümlülüğünün ihlal edilmesine dayanmaktadır. Taşınan eşyanın taşıma süresince dolaylı veya dolaysız zilyetliği ile taşınanın bakım ve muhafazasının taşıyana ait olması, taşıyan nezdinde işbu özen yükümlülüğünün doğmasına neden olmaktadır.

Taşıyanın yalnızca kendi işleri için gösterdiği özen ve dikkati göstermesi tek başına yeterli değildir³³⁰. Taşıyan özen gösterme borcu dahilinde gerekli olan en üst dikkat ve ihtimamı göstermek zorundadır. Bunların yanı sıra, TTK m.1243 gereğince, navlun sözleşmelerinde, konişmentoda ya da başkaca denizyolu ile taşıma senedinde (FBL, HBL vb.) bulunup, taşıyanın yüke özen borcunu kapsamında yükümlülük ile

³²⁷ Konteyner geminin bir parçası olarak kabul edilse dahi, şayet yükleme, istifleme taşıtan tarafından gerçekleştiriliyorsa konteynerlerin yüke elverişli olup olmadığının taşıtan tarafından denetlenmesi gerektiği yönünde bkz. Stevens, s. 38; Aksi yönde görüş için bkz. Tetley, s. 1553.

³²⁸ Cömert, s.111

³²⁹ Türkel, s.2514

³³⁰ Tekin, s.75

sorumluluklar³³¹ doğuran veyahut dolaylı şekilde önceden kaldıran, daraltan tüm şartlar ve kayıtlar geçersizdir³³². Tam aksine taşıyanın borç ve yükümlülüğünü ağırlaştıran, genişleten şartlar ve kayıtlar geçerli olacaktır. Bunula birlikte, taşıyanın sorumluluğu hakkında konulsa dahi geçersiz kabul edilen kayıtlar, navlun sözleşmesi, konişmento veyahut diğer denizde taşıma senedinin geri kalan hükümlerinin geçerliliğini etkilemeyecektir³³³.

4.2.6.2.Kusur Şartı

Taşıyan veya adamlarının kusurunun bulunması yüke özen borcunun ihlalinin gerçekleşmesinin şartlarından bir diğeridir. TTK ilgili madde hükmünde tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamından söz etmiş olup kusurun tayin edilmesinde nesnel bir ölçüt olarak kabul edilmiştir. Bu sebeple kusur tayine edilirken; taşıyanın kendi işlerinde ne şekilde davrandığından ziyade deneyimli, görev ve sorumluluklarının farkında olan bir taşıyan esas alınacaktır. Söz konusu kusur tayin edilirken içinde bulunulan mevcut halin şartları da elbette ki göz önünde tutulacaktır. Örnek olarak; geminin türü, taşınan yüklerin mahiyeti ile hava koşulları gösterilebilir.

Kanun lafzından anlaşıldığı üzere, taşıyanın yükle ilgilere karşı sorumluluğu, kendi kusurunun yanı sıra gemi adamları ve kendi adamlarının kusurundan da kaynaklanmaktadır. Bu düzenlemeyi taşıma işleri komisyoncusunun taahhüt etmiş olduğu taşıma işi özelinde incelersek yardımcı kişilerin statüsü özel ihtiva etmektedir. Çalışmamızda daha evvel açıklandığı üzere komisyoncu, yükü deniz yoluyla taşıma taahhüdünü, kendisi bir geminin maliki ya da işleteni sıfatını haiz olmadığından, fiili taşıyan ile akdettiği navlun sözleşmeleri ile yerine getirmektedir.

Ayrıca fiili taşıyan, komisyoncunun işletmesinde çalışmadığı için onun adamı değildir. Fiili taşıyan, komisyoncunun³³⁴ gönderenle akdettiği sözleşmeden doğan taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı kişisidir³³⁵. Yardımcı kişi olan fiili taşıyan, taşıma yükümlülüğü kendisine bırakılan bir ifa yardımcısı kabul edilmektedir. TTK'nın

³³¹ Yükümlülük ve sorumluluk terimleri hakkında bkz. Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Ankara 2017, s.83-87

³³² Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan bu hüküm karşısında, Free In and Out / Free In and Out, Stowed / Free In and Out, Trimmed (FIO/FIOS /FIOST) kayıtlarının geçerliliği tartışmalı bir konudur. Yargıtay İçtihatları söz konusu klotun kullanılması ile masraf borcu beraberinde sorumluluğunda yükle ilgiliye ait olduğu yönündedir. Çalışmamızın ilerleyen kısımlarda bu hususa yer verilmiştir. Bkz. s.104

³³³ Tekin, s.75

³³⁴ Bu başlık taşıma işleri komisyoncu ile ifade edilmek istenen gönderene deniz yolu ile taşımayı taahhüt etmek suretiyle akdi taşıyan sıfatını haiz olan taşıma işleri komisyoncusudur.

³³⁵ Bülent Sözer, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, **Batıder** 1987, C.: XIV, S.: 2, s. 123. ("Sorumluluk")

1191/2.madde uyarınca taşıyan sıfatını haiz komisyoncu ile fiili taşıyan müteselsil sorumludur.

4.2.6.3. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması

Taşıyanın kusuru ile yüke özen gösterme mükellefiyetinin ihlalinden sorumlu olabilmesi, yükün zayi olması veya hasara uğraması şeklinde bir zararın ortaya çıkmış olmasına bağlıdır. Dolayısı ile zarar yoksa sorumluluk söz konusu değildir.

Öncelikle yükün zayi olması kavramından ne anlamamız gerektiğine değinecek olursak, yükün zayi olması, taşıyanın teslim aldığı yükü gönderilene teslim edilememesi durumudur. Söz konusu hal, yangın, yükün denize düşmesi vb nedenlerle yükün tamamıyla yok olması, değerini tamamen kaybetmesi, fiziksel anlamda asli niteliğini yitirmesine neden olacak şekilde değişmesinden kaynaklanabilir³³⁶. Yükün zayi olma durumunun kaynağı fiili veya hukuki bir imkânsızlık olabilir. Yükün zaptı veya müsaderesi ile yük üzerine hakkı bulunmayan üçüncü bir şahsın hakimiyetine geçmesi vb. halinde yük zayi olmuş olacaktır.

Taşıyanın yükü yalnızca geçici bir süre için teslim edemediği hallerde yükün zayi olması durumundan söz edilemeyecektir³³⁷. Yükün zayi kabul edilmesi için gerekli makul süre TTK m.1178 f.5 ile düzenlenmiş olup bu süre altmış gündür. Şayet yükün teslim alınmasından itibaren altmış gün geçtiyse ve yük teslim edilemediyse bu halde tazminat talep edebilecek kişiye seçimlik hak bahşedildiği söylenebilir. Yani taşıyan altmış gün içerisinde yükü teslim etmediyse gönderilen, ya yükü teslim alarak gecikmeden kaynaklanan zararlarının tazminini isteyebilecek ya da yükün zayi olması sebebiyle uğramış olduğu zararların tazminini isteyebilecektir³³⁸.

Hasar ise yükün iktisadi eksilmesine neden olan tüm maddi kötüleşme hallerini ifade etmektedir³³⁹. Yükün zayi olduğu hallerde yükün kullanılma imkânı ortadan kalkmaktayken, hasar halinde yükün mahiyetine uygun bir şekilde kullanılma imkânı bakidir. Örnek olarak, yükün çizilmesi, renginin solması vb. şekillerde hasarlanması mümkündür.

Ayrıca yükün bir ayni hak ile kısıtlanması halinde yükün hasara uğradığından söz etmek mümkündür³⁴⁰. Nitekim bu halde yükte fiilen bir hasar meydana gelmese dahi

³³⁶ Şamlı,s.30 Çağa/Kender, s.141.

³³⁷ Seven, s.83.

³³⁸ Şamlı, s.33

³³⁹ Sami Akıncı, **Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri**, İstanbul 1968, s.139.

³⁴⁰ Yükün müşterek avarya, deniz ödücü, kurtarma veya yardım gibi bir nedenden dolayı rehin hakkı ile kısıtlanmasının hasar olarak kabul edilmediğini ancak onunla bir tutulduğu yönündeki görüş için bkz. Seven, s. 86

hukuki hasar oluştuğunun kabulü ile yükün hasara uğraması hükümleri uygulanmalıdır³⁴¹.

4.2.6.4.Zararın Yükün Teslim Alınması ile Teslim Edilmesine Kadar Geçen Sürede Meydana Gelmesi

Kanun koyucu, bahse konu zararın, yükün taşınmak üzere taşıyana tesliminden, yükün gönderilen tarafından teslim alınmasına kadar ortaya çıkmasının gerekliliğini vurgulamıştır. Taşıyanın, taşıma işini üstlendiği yüke özen borcu, yükün taşıyanın zilyetliğine geçmesi ile doğrudan bağlantılı bir unsurdur³⁴². Bu noktada, taşıma işleri komisyoncusunun taahhüt ettiği taşımalar bakımından işbu kanun nasıl uygulama alanı bulacaktır? Taşıma işleri komisyoncusunun taahhüt ettiği taşıma işleri bakımından bahse konu sürelerdeki sorumluluğunun konteyner taşımalarının niteliklerini de dikkatle incelenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda sırasıyla yükün teslim alınması, yükleme, istif, boşaltma ve teslim durumu incelenecektir.

Yükün teslim alınması, yükün taşıma işleri komisyoncusu tarafından taşınmak üzere kabul edilmesi durumunu ifade etmekten yken yükün kabulü ise komisyoncunun yük üzerinde dolaylı veya hut dolaysız zilyetliği elde etmesini ifa etmektedir.

Konteyner taşımalarının söz konusu olduğu hallerde, LCL yükte daha önce de belirttiğimiz şekli ile konteynerin temin edilmesi ve istiflenmesi komisyoncunun sorumluluğunda bulunduğundan teslim alma, yükün istiflenmek üzere yükle ilgilinin deposunda veya hut grupaj terminalinde yapılmış sayılmalıdır. Öte yandan FCL yüklerde ise yük konteynere yükle ilgili tarafından istifleneceğin direkt limana getirilecek ve deniz yoluyla taşınmak üzere komisyoncu tarafından teslim alınacaktır. Yükleme ise geminin yanına getirilen yükün fiili taşıyan tarafından teslim alınmasıdır.

Taşıma işleri komisyoncuları, fiili taşıyanlar ile yaptıkları navlun sözleşmelerinde yüklemeyi her zaman sözleşme ile fiili taşıyana bırakırlar. Konteyner taşımacılığında, yükleme genellikle, yükleme boşaltma müteahhitleri olarak adlandırılan uzman kişiler tarafından yapılmaktadır. Fiili taşıyanlar, akdi taşıyan sıfatını taşıma işleri komisyoncularının ifa yardımcısı olduğuna göre, yükleme boşaltma müteahhitleri ile komisyoncu arasındaki ilişkiyi incelemekte fayda olacaktır.

Durumu taşıma işleri komisyoncuları açısından değerlendirirsek, fiili taşıyan, akdi taşıyan olarak hareket eden komisyoncunun ifa yardımcısı olduğuna göre, fiili taşıyanın

³⁴¹ Tekin, s.74

³⁴² Tekin, s.28

ifa yardımcısı olarak kabul gören yükleme ve boşaltma müteahhitlerinin de bu işlerin ifası bunlara tevdi edildiğinden, taşıma işleri komisyoncularının alt ifa yardımcıları olarak kabul edileceklerdir.

Boşaltma ise yükün gönderilene teslimi için taşıyan tarafından anlaşma şartlarına göre boşaltma limanında, gemiden karaya veya layterlere³⁴³ indirilmesidir. Hukuki anlamı bakımından yükün, varna limanında, teslim alınması amacıyla gönderilenin emrine amade tutulmasıdır³⁴⁴. Konteyner taşımacılığında ise bu durum farklılık arz etmektedir. Konteynerin taşınacağı yer bazı durumlarda bir iç destinasyon olabileceğinden yükün teslimi için boşaltılması da teslim mevki olan destinasyonda yapılacaktır. Boşaltma ediminin ifasının tam anlamıyla yerine getirilmesi ancak gönderilenin yükü teslim almasını sağlayacak şekilde yükün boşaltılması halinde olur. Bu manada, aksi halde gerçekleştirilen bir boşaltma, taşıma işinin amacına aykırı olduğundan dolayı kötü bir ifa teşkil etmektedir.

Teslim hususu esasen yük üstündeki doğrudan zilyetliğin gönderilene nakil edilmesi ve gönderilenin de yükün zilyetliğini devir alması ile oluşan çift taraflı hukuki bir durumdur. Bu durum kural olarak boşaltmadan sonra gerçekleşse de FIO şartına haiz sözleşmelerde boşaltmadan önce gerçekleşmektedir. Teslimin gerçekleşmesi ile birlikte navlun sözleşmesi ifa edilmiş ve taşıyanın da iş ile alakalı bir borçlarından kurtulmuş olacaktır³⁴⁵. Bu sonucun gerçekleşebilmesi için yük tesliminin yükü teslim almaya yetkisi bulunan kişiye yapılmış olması gerekmektedir; zaten gönderilen sıfatının tayininde esas olan unsur da budur: Gönderilen, navlun sözleşmesi veya konişmento uyarınca yükü teslim almaya yetkili bulunan kişidir³⁴⁶.

Limandan limana gerçekleştirilen taşıma işlerinde FCL veyahut LCL yük taşıma belgesinin teslim edilmesi karşılığında komisyoncu ya da acentesi tarafından (taşıma belgesinde bu kişi muhakkak *for delivery apply to* şeklinde belirtilmiş bulunmaktadır.) bu taşıma belgesi gönderilene teslim edilecektir. FCL yükün teslimi limanda yapılabilmekte iken LCL yükte ise konteyner terminalinden önce yük başkaca yüklerden ayrılıp sonrasında gönderilene tesliminin yapılması gerekmektedir. FCL yük açısından gönderilenin elinde teslim ordinosu ("*ships delivery order*") veyahut konişmento mevcutsa fiili taşıyandan ya da liman işletmesinden yükünü direkt de teslim alabilecektir.

³⁴³ Layter: Limanlarda yük taşımakta kullanılan altı düz ve geniş tekne.

³⁴⁴ Sözer, s.385

³⁴⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s.158.

³⁴⁶ Sözer, s.388.

FCL yük açısından bir ekleme yapmakta da fayda görmekteyiz; FCL yükün gönderilene ulaştırılabilmesi adına deniz yolu ile olan taşıma işinin sona erdiği limanda gönderilenin yetkilendirdiği bir temsilci ya da taşıma işleri komisyoncusunun acentesi tarafından alınıp gönderilene ulaştırılması da mümkündür.

4.3.Deniz Taşımalarında Taşıma İşleri Komisyoncusunun Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartları

4.3.1.Genel Olarak

Taşıyan, denizyolu ile eşya taşımayı taahhüt eden kimse olup³⁴⁷, TTK m. 1248 f.1 uyarınca: “taşıma ister bizzat onun tarafından isterse bir başkası, fiili taşıyan, tarafından gerçekleştirilmiş olsun, taşıma sözleşmesini yapan veya taşıma sözleşmesi adına veya hesabına yapılan kişi” olarak tanımlanmaktadır. Çalışmamızda daha evvel belirtmiş olduğumuz üzere, taşıma işini üzerine alarak taşıtmayı değil taşımayı taahhüt eden taşıma işleri komisyoncusun akdi taşıyan sıfatını haiz olduğu hüküm altına alınmıştır.Taşıma taahhüdünde bulunan taşıma işleri komisyoncusu üzerine aldığı taşıma borcunu, gemi işletmekte olan kişi ile yapacağı taşıma sözleşmesi aracılığı ile yerine getirmektedir.

Akdi taşıyan sıfatını haiz komisyoncu ile taşıma sözleşmesi akdederek eşyayı fiilen taşımayı üstlenen kişiler ise fiili taşıyan olarak adlandırılmaktadır³⁴⁸. Fiili taşıyan TTK m. 1248 f.2 ile, taşıyandan farklı kişi olarak anılmış olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi olarak tanımlanmıştır³⁴⁹. Fiili taşıyan, komisyoncunun³⁵⁰ gönderenle akdettiği sözleşmeden doğan taşıma borcunun ifasında kullandığı yardımcı kişisidir³⁵¹.Yardımcı kişi olarak eşyanın fiilen taşıma yükümlülüğünün kendisine bırakılan fiili taşıyan, komisyoncunun ifa yardımcısı kabul edilmektedir.

Eşya taşımacılığından artan bir şekilde kullanılan asıl taşıma-alt taşıma sözleşmeleri bunlara uygun düzenlemelerin yapılması ihtiyacını da beraberinde getirmiştir³⁵². Bu bağlamda, fiili taşıyanın, akdi taşıyanla birlikte müteselsil sorumluluğu TTK’nın 1191

³⁴⁷ Rayegân Kender / Ergon Çetingil/ Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, 17.Bası, Filiz Kitapevi, İstanbul 2022, s. 138.

³⁴⁸ Sabih Arkan, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, **Batider**, 1979, C. X, S.2, s. 103.

³⁴⁹ Fiili taşıyan kavramı, TTK m.1248 f.2 ile yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin kısımda açıklanmış olup, ikinci kısımda yer alan eşya taşıma sözleşmelerinde fiili taşıyan kavramının tanımına yer verilmemiştir.

³⁵⁰ Bu başlık taşıma işleri komisyoncu ile ifade edilmek istenen gönderene deniz yolu ile taşımayı taahhüt etmek suretiyle akdi taşıyan sıfatını haiz olan taşıma işleri komisyoncusudur.

³⁵¹ Sözer, **Sorumluluk**, s.123.

³⁵² Ergon Çetingil, Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler, **Hukuk Araştırmaları** 1996, C.: 10, S.: 1-3, s. 381.

f.2. hükmü ile tespit edilirken, 1192.madde hükmü ile de üstlenmiş olduğu taşımalar bakımından öngörülen sorumsuzluk şartları düzenlenmiştir.

Bu noktada, taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı taahhüt etmek suretiyle taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olduğu durumlarda, fiili taşıyanın hata ve ihmallerinden kaynaklanan sorumluluğuna ilişkin olarak düzenlenen sorumsuzluk şartları çalışmamız açısından önem ihtiva etmektedir.

4.3.2. Sorumsuzluk Şartı ve Emredici Sorumluluk Arasındaki İlişki

Taşıyanın, dolayısıyla taşıyanın hak ve yükümlülüklerini haiz taşıma işleri komisyoncularının sorumlulukları, Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü başlıklı TTK m.1141 ve Taşıyanın Sorumluluğu başlığı altında yer alan m.1178 hükümleri ile şekillendirilmiştir. İlgili hükümlerden ilki taşıyana gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunma yükümlülüğü öngörmekteyken, TTK m.1178 ile taşıyanın sorumluluğunu şekillendirmiş olup, taşıyanın, taşıma sözleşmesini ifa ederken, özellikle eşyanın yükletilmesi, istiflenmesi, elleçlenmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılması süresince basiretli bir taşıyandan beklenmesi gereken dikkat ve özen yükümlülüğüne uygun davranması öngörülmektedir.

Fiili taşıyan ile asıl yük ile ilgili alt taşıtan arasında hukuki bir ilişki olmaması, pratikte komisyoncuyla kıyaslandığında eşya ile çok daha yakın temas halinde bulunan fiili taşıyana, sorumluluk bağlamında doğrudan bir talep yöneltilememesi gibi oldukça sakıncalı bir neticeye sebebiyet vermektedir³⁵³. Kanun koyucu tarafından söz konusu sakınca fark edilmiş olmalı ki, 6102 sayılı TTK sistematğine, fiili taşıyanın sorumluluğunun ve akdi taşıyan sıfatını haiz komisyoncu ile müteselsilen tesisini ve bu vesile ile doğrudan talep yönelttilmesini sağlayan TTK m.1191 hükmünü düzenlemiştir. Bunun yanı sıra, taşımalara fiili taşıyanın dahil olduğu hallerde, taşıyan sıfatını haiz komisyoncunun sorumluluğunun sözleşmeye konulacak bir şart ile kaldırılmasına dahi cevaz vermiştir³⁵⁴.

TTK m.1192 ile ‘Sorumsuzluk Şartı’ başlığı altında sevk edilen açık hükmünün, sadece yük ile ilgiliye deniz yolu ile taşımayı taahhüt etmesi sebebiyle komisyoncunun, fiili taşıyanın hal ve hareketlerinden de sorumlu olduğu sistemi değiştirerek, belirli şartların sağlanması durumunda komisyoncunun sorumluluğunun bütünüyle ortadan

³⁵³ Nil Kula Değirmenci, Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı, **İÜHF** C. LXXIII, S. 1, s. 389-420, 2015, s. 414. (“Sorumsuzluk Şartı”)

³⁵⁴ Kula Değirmenci, **Sorumsuzluk Şartı**, s.405.

kalkmasını sağlayan bizim de katıldığımız görüşe göre bu durumun hakka ve hukuka uygun bir çözüm yarattığı düşünölmektedir³⁵⁵.

TTK m. 1191 f.1 hükmü ile fiili taşıyanın fiil ve ihmalleri dolayısıyla, açıkça taşıyan sorumlu tutulduğundan, bu hali ile yardımcı kişinin fiil ve ihmallerinden sorumluluğunun tesisi için TBK genel hükümlerini uygulama zaruriyeti bulunmamaktadır. Bu doğrultuda, taşıyanın sorumluluğunu biçimlendiren TTK m.1141 ile TTK m.1178 hükümleri, taşıyanın yalnız kendi adamları tarafından değil, TTK m.1191 f.1 maddesi mucibinde fiili taşıyan ve fiili taşıyanın adamları tarafından ihlali halinde de taşıyana uygulanabilmektedir.

TTK m.1191 f.2 ile, akdi taşıyan sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusunun yardımcı kişisi konumundaki fiili taşıyanın da komisyoncu ile müteselsilen sorumlu olduğu açıkça düzenlenmiştir. Hükümde yer alan “bu Kanunun akdi taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bütün hükümleri, fiilî taşıyan tarafından bizzat gerçekleştirilen taşıma işinden sorumluluğu bakımından da geçerli olacaktır.” ifadeleri ile fiili taşıyanın dahil olduğu taşımalarda, artık salt komisyoncunun sorumluluğu cihetine gidilmesi zorunluluğunun bulunmadığını, fiili taşıyanın da akdi taşıyan ile müteselsilen sorumlu olduğunu söylemek mümkündür.

Bununla birlikte taşımanın belirli bir bölümünün taşıyandan farklı bir kişilerce gerçekleştirilmesi durumunda kararlaştırılacak sorumsuzluk şartlarının tâbi olduğu esaslar TTK m.1192 ile belirlenmiştir. Sorumsuzluk şartları, eşyanın konişmentoda belirtilen nedenlerden biriyle zayi olması yahut hasar görmesi durumunda taşıyanın sorumluluğunun bulunmayacağı yönünde kararlaştırılan muafiyet klozları ve gemi adamlarının, kendi adamlarının yahut yardımcı kişilerinin kusurunun bulunduğu fiillerinden sorumlu tutulamayacağının kararlaştırıldığı kusur klozları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır³⁵⁶.

Sorumsuzluk şartları ve emredici hükümler arasında oldukça yakın bir ilişkisi bulunmaktadır. Hukukumuzda ‘Emredici Hükümler’ başlığı ile düzenlenmiş olan husus, taşıyanların sorumluluktan kurtulmak maksadıyla, taşıtanlara dayatılmak istenilen ve pazarlık gücünün bulunması sayesinde çoğunlukla amacına ulaşan sorumsuzluk

³⁵⁵ Kula Değirmenci, **Sorumsuzluk Şartı**, s.405.

³⁵⁶ Gamze Sezerer, **Emredici Hükümlerin İstisnaları ve Sorumsuzluk Klozları**, İstanbul 1987, **Yayınlanmamış Tez**, s. 40-42.

şartlarının hangi durumlarda geçerliliğinin bulunduğu yahut hangi şartlar altında geçerli olabileceklerini konu almaktadır³⁵⁷.

Emredici hükümler ile sorumsuzluk şartları arasındaki bağ deniz hukuku yönünden, öncelikle milletlerarası alanda kendisini göstermiştir. Denizyoluyla gerçekleştirilen eşya taşımaları ile alakalı milletlerarası anlaşmaların tamamında yer bulan taşıyanın sorumluluğuna dair hükümler emredici niteliktedir³⁵⁸. Örnek vermek gerekirse; taşıyanın edimini özenle ifa etme yükümlülüğü emredici nitelikte olduğu, bu edimin yerine getirilmemesinden kaynaklı sorumsuzluk şartı koyulamayacağı Hamburg Kurallarının emredici hükümlerinin düzenlendiği 4 ila 5. maddelerinde açıkça yer almaktadır³⁵⁹.

TTK m.1243 de yer alan Emredici Hükümler başlığı altında, navlun sözleşmesinde, koniştentoda ya da diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp, taşıyanın borç ve sorumluluklarının düzenlendiği, 1141. 1150. 1151. ve 1178 ilâ 1192. hükümlerinden doğan borç ve sorumlulukları önceden tamamen kaldıran veya azaltan tüm kayıtların geçersiz olacağı belirtilmiştir.

4.3.3. Muafiyet Şartları (Exception Clauses)

Taşıma işleri komisyoncusu düzenlemiş olduğu koniştentoda eşyanın koniştentoda belirtilen sebeplerden biriyle eşyanın zayı olması ve hasar görmesi hallerinde taşıyanın sorumluluğunun bulunmayacağının kararlaştırıldığı klostara yer verebilmektedir. Komisyoncu koniştentoda açıkça belirtmiş olduğu sorumsuzluk klotuna istinaden, zararın klotda öngörülen sebeplerden meydana geldiğini ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bu hali ile klot, zararın öngörülen sebepten doğduğunun sabit olduğu hallerde, taşıyanı kurtuluş kanıtı getirme külfetinden kurtarmaktadır. Yükle ilgili, taşıyanın kusurlu bulunduğunu ispat etmedikçe taşıyan bahse konu zarardan sorumlu tutulmayacaktır.

Bu noktada, uygulama taşıma işleri komisyoncusu koniştentolarında karşılaşılan klostarı örneklendirmek suretiyle konunun anlaşılabilirliğini arttırmaya çalışılacaktır.

4.3.3.1. SLSC (Shipper's Stow, Load And Count)

İşbu sorumsuzluk kaydı; yükün konteynere yükleyici tarafından sayıldığı, istif edildiği, ve yüklendiği anlamına gelmekte olup, taşıma işleri komisyoncusunun yükteki hasardan dolayı sorumlu olmadığını ifade etmektedir. Bu hususta Yargıtay 11. Hukuk

³⁵⁷ Sözer, **Deniz Ticareti**, s. 724.

³⁵⁸ Şamlı, s. 243.

³⁵⁹ Akman, s. 10.

Dairesinin 27.06.2019 tarihli ilamında³⁶⁰; hasarın emtiaların dava konusu taşımaya uygun olarak sabitlenmemesi ve ambalajlanmaması sebebiyle emtiaların paketlerden kayması sonucu meydana geldiği, konişmentodaki "*Shippers Load, Stow, Count*" klozu gereğince yükleyici tarafından yüklendiği ve istiflendiği kaydının olup, taşıyanın dava konusu hasara ilişkin herhangi bir sorumluluğunun bulunmadığını hüküm altına almıştır. Söz konusu klov, konteynerin yükleyici tarafından tamamen doldurulduktan sonra taşıyana mühürlü durumda teslim edilmiş olduğu anlamına geldiği ve taşıyanın mühürlenmiş konteyneri açarak konteyner içindeki istifleme ve kontrol yükümlülüğünün bulunmadığı anlamına gelmektedir.³⁶¹

4.3.3.2. "FIO(S)(T) Klovları

Taşıma işleri komisyoncularının düzenlediği konişmentolarda, yükleme, boşaltma ve istifleme masraflarının yükle ilgiliye bırakıldığı "F" şartlarına sıklıkla denk gelmekteyiz. Bu şartlar; yükleme masraflarının taşıtında, boşaltma masraflarının ise gönderilende olduğu FIO klozu ("*free in and out*"), yükleme ve istifleme masraflarının taşıtında, boşaltma masraflarının gönderilende olduğu FIOS klozu ("*free in, out and stowed*") ile yükleme, istifleme ve elden geçirme masraflarının taşıtında, boşaltma masraflarının ise gönderilende olduğu FIOST ("*free in, out and stowed, trimmed*") klovudur.

Bu kayıtlar esasen masraf kayıtlarıdır. Diğer bir ifadeyle, FIOS kaydının yer aldığı bir konişmentoya konu taşımalarda taşıyan, navlun ile birlikte yükleme ve boşaltma masraflarını da yükle ilgililerden talep edebilecektir³⁶². Taşıyanın böyle bir talepte bulunması ancak bu işlemlerin taşıyan veya onun ifa yardımcısı tarafından yerine getirildiği hallerde mümkündür³⁶³. Dolayısıyla böyle bir kaydın yer aldığı bir konişmentoya konu taşımalarda, yükleme işlemleri, taşıtan veyahut taşıtanın ifa yardımcısı tarafından yerine getirilmiş ise taşıtanın yükleme ve istif masraflarının yanında yükleme ve istif işini de üstlenmiş olup olmadığı hususu gündeme gelecektir. Söz konusu cevabın olumlu olduğu hallerde; yükleme aşamasında bu kişilerin kusuru

³⁶⁰ Yargıtay 11. H.D., 2018/3460 E. 2019/4978 K. 27.6.2019 tarihli kararı **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:15.10.2022

³⁶¹ SLSC klovunun tam aksi yönde kullanılan LCL ("less container load") klovuna dikkat çekmek gerekmektedir. LCL yük söz konusu ise, konteyner taşıma işleri komisyoncusu tarafından temin edilecek ve konteyner içine yükün istifi de diğer yüklerle birlikte grupaj hizmeti kapsamında komisyoncu tarafından yapılacaktır. bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2015/7071K. 2016/3242T. 23.3.2016 ilamı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:15.10.2022

³⁶² Cüneyt Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, 1. Baskı, İstanbul 2014, On İki Levha Yayıncılık, s.315.

³⁶³ Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, s.315.

nedeniyle meydana gelen bir zarardan, taşıyan, gönderilene karşı sorumlu tutulmayacaktır³⁶⁴.

Yükleme, boşaltma, elden geçirme ve istif masraflarının birinin veya birkaçının yükle ilgiliye bırakıldığı işbu klorlar neticesinde zarar bu aşamalardan herhangi birinde meydana geldiyse bu faaliyetler sebebiyle doğacak zararların yükle ilgililerin (taşıtan veya gönderilen) sorumluluğunda olduğu kanaatindeyiz. Nitekim Yargıtay İçtihatları da söz konusu klorun kullanılması ile masraf borcu beraberinde sorumluluğunda yükle ilgiliye ait olduğu yönündedir³⁶⁵.

Bu noktada sorumluluk açısından oldukça önem ihtiva eden bir hususa değinmek gerekmektedir. Yükleme, boşaltma ve istiflemenin yükle ilgiliye bırakıldığı hallerde dahi TTK m.1091 gereğince komisyoncunun yükleme, boşaltma ve istifin denizcilikte mevcut örf ve adetlere uygun bir biçimde yapılmasına nezaret etme sorumluluğu devam etmektedir. Bu hususta Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 20.03.2018 tarihli ilamında³⁶⁶; deniz yolu taşımasının yapıldığı sabit iken, istif hatasından kaynaklanan zararda, yükle ilgili %75 kusurlu bulunurken, davalı taşıyanın nezaret görevini ihlal etmesi sebebiyle %25 kusurlu olduğu hüküm altına alınmıştır. Bu hali ile konişmentoya konulacak "F." kaydı ile TTK m.1061'de öngörülen yükümlülüklerin bir bölümü ve sonuç itibariyle bunların kötü ifasından kaynaklanan sorumluluk yükle ilgililere sirayet ettirilebilir. Fakat böyle bir klor, akdi taşıyan olan komisyoncunun nezaret görevini ortadan kaldırmamaktadır.

4.3.3.3. Deck Shipment Kloru

Pratikte sıklıkla karşılaşılan bir diğer klor ise yükün güverteye istifine ilişkin (*deck shipment clause*) klorundan bahsedilecektir. Taşıma işleri komisyoncusu olarak faaliyet gösteren işletme tarafından tanzim edilen taşıma belgesinde: yükletene herhangi bir ihbarda bulunulmasına gerek olmaksızın, durumun gereklerine göre konteyner yükünü güvertenin üstüne yahut altına yükleyebileceği ifade edilmiştir. Aynı belgede, şirketin güverte yüküne dair sorumluluğunu ortadan kaldırılabilmesi için, şirketin sorumluluğu ile müşterek avarya meseleleri bakımından yükün, güverte yükü olarak kabulü ve

³⁶⁴ Sözel, *Taşıtan ve Yükleme*, s.316.

³⁶⁵ Yargıtay 11. H.D., 2014/16204 E. 2015/1913 K. 13.2.2015 tarihli kararı, Yargıtay 11. H.D., 2014/9903 E. 2014/20435 K. 29.12.2014 tarihli kararı, Yargıtay 11. H.D., 2014/6863 E. 2015/4613 K. 2.4.2015 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:05.11.2022

³⁶⁶ Yargıtay 11. H.D., 2016/8071 E. 2018/2141 K. 20.3.2018 tarihli kararı, benzer yönde; Yargıtay 11. H.D., 2014/18921 E. 2015/6192 K. 4.5.2015 tarihli kararı. **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:07.11.2022

dolayısıyla şirketin sebep her ne olursa olsun sorumlu tutulamayacağı ifade edilmiştir. Bu halde sorumsuzluk şartı geçerli olacaktır.

4.3.3.4. Said to Contain Klozu

Sorumsuzluk klotlarından bir diğeri ise '*Said to contain*' (ibraz edildiğine göre-beyana göre) klotudur. Kapalı konteynerler veya kapalı taşıt içinde teslim edilen eşyaya ilişkin bilgilerin taşıyan tarafından denetlenmesi her zaman mümkün olmamaktadır.

Bu hâlde konteynerin içindeki yükün yanlışlığı (eşyanın tanımı, işaretleri, miktarı kolilerin veya parçaların sayısı, ağırlığı.) veya illegalliği gibi sebeplerden komisyoncu sorumlu tutulmaz, çünkü işbu klot, malları konteynere yükleyen göndericinin, konteynere yüklenen malların, konteynerli bir sevkiyatta konişmentoda belirtilen malların tanımına uygun olduğundan emin olmak için elinden geleni yaptığı anlamına gelir.

Bu hususta, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 01.12 .2015 tarihli ilamında³⁶⁷; taşımaya ilişkin konişmentolarda belirtilen kaplarda eksiklik olmadığı, kaplar içerisindeki eşyaların eksik olduğunun tespit edildiği, konişmentolarda "said to contain" (içindeki belli değil) kaydının yer aldığı, TTK'nın 1110/2 maddesinde yükün eksiksiz teslim alındığına ilişkin hükmün taşıyan aleyhine uygulanamayacağı, kaplar içindeki eşyanın taşıyana eksiksiz olarak teslim edildiğinin ispatlanamadığı gerekçesi ile davanın reddine karar vermiştir. Yine Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 23.1.2018 tarihli ilamında ³⁶⁸;Mersin Limanında yükün tahliyesi sırasında hasarın tespit edilmiş olup, davaya konu yüke dair konişmentonun ekinde yer alan "*said to contain*" (beyana göre içerik) ibaresi sebebiyle konteynerlerin içerisindeki malın sağlam ve iyi durumda gemiye yüklenip taşıyıcıya teslim edildiğinin ayrıca ispatlanması gerektiği yönünde karar kılmıştır.

Tüm bunların yanı sıra söz konusu çekincenin koyulması tek başına yeterli kabul edilmemektedir. Geçerli bir klotun varlığı, konteyner veya taşıtın içerisindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından denetlenmemiş olması ve gerek taşıyanın gerekse ifa edenin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce konteynerin veya taşıtın içeriği hakkında herhangi bir şekilde doğrudan bilgisinin bulunmaması halinde mümkündür³⁶⁹.

³⁶⁷ Yargıtay 11. H.D., 2015/4751 E. 2015/12759 K. 1.12.2015 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:09.09.2022

³⁶⁸ Yargıtay 11. H.D. 2016/6581 E. 2018/548 K. 23.1.2018 tarihli kararı., **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:09.09.2022

³⁶⁹ Sözel, **Taşıtan ve Yükleten**, s.444.

Sorumsuzluk kaydına ilişkin klozlar bu başlık altında izah edilenlerle sınırlı olmamak kaydı ile TTK'nın ilgili hükümlerinin cevaz verdiği her sorumluluk bağlamında kullanılabilir. Tüm bunların yanı sıra taşıyanın, yükün zıya ve hasar için sorumluluğunu düzenleyen taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin 1141, 1150, 1151 ve 1178 ila 1192. hükümlerin emredici nitelikte olduğu unutulmamalıdır. Bu husus sorumsuzluk şartından yararlanma imkânının ortadan kalktığı haller başlığı altında detaylandırılacaktır.

4.3.3.5 Negligence Clauses

4.3.3.5.1.Genel Olarak

Daha evvel de ifade ettiğimiz hali ile, 6102 sayılı TTK m.1192 hükmünde; taşıma sözleşmesiyle taşımanın bir bölümünün taşıyandan farklı kişilerce gerçekleştirilmesi durumunda, belirlenecek olan sorumsuzluk şartlarının tabi olduğu esaslar düzenlenmiştir. Taşıma işleri komisyoncularının uygulamada sıklıkla, kendi konişmentolarını düzenleyerek taşımayı taahhüt ettikleri bu hali ile de taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olduğunu belirtmiştik. Bu husus, akdi taşıyan sıfatını haiz komisyoncunun, fiili taşıyan hakimiyetinde iken eşyaya gelen zarardan dahi sorumlu olması ile sonuçlanmaktadır. Bu sebeple komisyoncunun düzenlediği konişmentoya fiili taşıyan hakimiyetinde iken meydana gelen zararlara ilişkin kendisinin sorumlu olmayacağına dair sorumsuzluk klozu eklemesi önem ihtiva etmektedir.

Sorumsuzluk şartının gündeme gelebilmesi için öncelikle, sözleşmeye, taşınan yük fiili taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar yahut gecikmeden akdi taşıyanın sorumlu tutulamayacağına dair kayıt konulmuş olması gerekmektedir.

Sorumsuzluk şartı, yalnızca taşınan eşyanın fiili taşıyanın muhafazası altında iken meydana gelen bir olayın sebep olduğu zıya, hasar yahut gecikmeden kaynaklanan zararlara ilişkin olabilir³⁷⁰. Bu nedenle TTK m.1192'ye göre sorumsuzluk şartlarının geçerliliğinin ilk koşulu, komisyoncunun bir yardımcı kişi olan fiili taşıyanı kullanılmış olmasıdır. Komisyoncunun, taşıma ediminin ifası bütünüyle bir fiili taşıyana bıraktığı durumda, kendi sorumluluğunu sınırlandırma yahut tamamıyla ortadan kaldırma imkânı bulunmamaktadır. Aynı zamanda sorumsuzluk kaydının geçerli olması bakımından söz konusu kayıt neşredilirken fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilecek olan taşıma kısmının da tam olarak (A limanından B limanına vb.) belirtilmesi lazım gelmektedir³⁷¹.Bu

³⁷⁰ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 208.

³⁷¹ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 47

noktada açıklanması gereken bir diğer konu ise sorumsuzluk şartlarının asıl taşıma sözleşmesinin kurulmasından önce konulması gerekliliğidir. Yine, bu hususta TTK'nın taşıyanın TTK m.1243 ile emredici hükümler kapsamına giren sorumluluklarının, sorumsuzluk şartı ile kaldırılamayacağına dikkat edilmelidir.

TTK md.1192 f.2 uyarınca, sorumsuzluk şartının geçerliliğinin bir diğer koşulu ise, taraflarca düzenlenen taşıma sözleşmesinin, fiili taşıyanın ad, unvan, işyeri adresi bilgilerini açıkça ihtiva etmesi gerekliliğidir. Fiili taşıyana ait söz konusu bilgilerin navlun sözleşmesinde açıkça belirtilmemiş olması durumunda, en geç yükün fiili taşıyana teslimine kadar, gönderilene bildirilmesi gerekmektedir.

Zararı meydana getiren olgunun sözleşmede adı geçen fiili taşıyanın hakimiyetindeyken gerçekleştiği noktasında ispat külfeti komisyoncunun bizzat kendisindedir. Bu yükümlülüğün komisyoncuya yükletilmesinin temelinde, asıl ve alt taşıma ilişkilerinde hem alt taşıyan hem de asıl taşıtan olarak iki yönlü sorumluluğunun bulunması olduğu düşünülmektedir.

Tüm bunların yanı sıra sorumsuzluk şartı her halükârda, yükle ilgilinin Türk Mahkemeleri'nde fiili taşıyan aleyhine dava açma hakkının bulunması koşuluna bağlanmıştır. Bu koşul ile asıl yükle ilgilinin, TTK m. 1192 hükmünün uygulanması halinde tek muhatabı kalacak fiili taşıyana dava ikamesinin kolaylaştırılması amaçlanmıştır.

4.3.3.5.2. Sorumsuzluk Şartından Yararlanma İmkânının Ortadan Kalktığı Haller

TTK m. 1192 ile taşıyan lehine öngörülen sorumsuzluk şartından yararlanma olanağını ortadan kaldıran hükümler, TBK ve TMK'da yer alan genel ve özel hükümler ile TTK m. 1192'de düzenlenen özel hükümlerdir.

Öncelikle, TBK m.12 ila m.39 arasında yer alan ve sözleşmelerin şekli, içeriği ve geçerli olduğu halleri ihtiva eden genel hükümleri ile TMK m.2'de yer alan dürüstlük kuralı göz önünde bulundurularak bu hükümler çerçevesinde sorumsuzluk şartının geçerliliği değerlendirilmelidir³⁷². Zira, TTK m.1244 f.3, TBK'nın sorumsuzluk şartlarına ilişkin genel hükümlerini saklı tutmaktadır.

Sorumsuzluk şartlarının geçerliliği bağlamında özellikle değerlendirilmesi gereken hüküm, TBK m. 20 ile düzenlenen genel işlem şartlarıdır. Bir sözleşme akdedilirken, hazırlayanın ileride benzer sözleşmelerde kullanacağı düşüncesi önceden, kendi başına hazırlayarak sözleşmenin karşı tarafına sunduğu sözleşme hükümleri olarak tanımlanan

³⁷² Çağa/Kender, s. 200.

genel işlem şartları, navlun sözleşmesinden kaynaklanan tazminat taleplerinin yükü ilgili tarafından ileri sürülmesine engel olmaktadır. Denizyolu taşımacılığında taşıma işleri komisyoncusunun düzenlediği konişmentonun (FBL veya HBL) arka sayfasında bulunan genel işlem şartlarından birinin TTK m. 1192’de öngörülen sorumsuzluk şartı olarak neşredilmesi Borçlar Kanunu anlamında mümkündür. Ancak pratikte bu tarz sorumsuzluk şartlarını genel geçer bir kayda dönüştürmek kolay değildir. Zira bu koşulların TTK uyarınca da geçerli olabilmesi, fiili taşıyanın ad, unvan, işyeri adresi bilgilerini açıkça ihtiva etmesi gerekliliğine bağlandığından bu durum genel işlem şartlarının matbu mahiyeti ile örtüşmeyebilecektir³⁷³. Söz konusu klozun konişmentonun ön yüzüne, yüke ilişkin detayların altındaki bölüme açıkça yazılarak özel olarak belirtilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Sorumsuzluk şartlarının geçerliliği noktasında değerlendirilmesi lazım gelen bir diğer hüküm ise, TBK m.115 f.3 hükmüdür. İşbu hüküm gereğince; kanun ya da yetkili mercilerin izni ile yürütülen uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek yahut sanat faaliyetleri söz konusu olduğunda borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden akdedilen anlaşmalar kesin olarak hükümsüz olacaktır. Bu hali ile sorumluluğun, uzmanlık gerektiren faaliyetlerin yürütülmesinden kaynaklandığı hallerde önceden neşredilen sorumsuzluk şartlarının tamamının geçersiz olduğu kabul edilmelidir³⁷⁴.

Navlun sözleşmelerinin ifasında taşıyan tarafından kullanılan kişilerden biri liman idareleridir³⁷⁵. Limanlar Yönetmeliği m.4 f.1 b.(k) ve (m) birlikte değerlendirildiğinde liman işletmesi kıyı tesisi olarak tanımlanmakta olup ülkemizde liman işletmeleri Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı’ndan(“UAB”) alınan izinle faaliyet göstermektedir³⁷⁶. Liman işletmesinin UAB’den alınan izinle faaliyetini yürüttüğü göz önüne alındığında, yardımcı kişilerin sorumluluğu bağlamında da başkaca bir yorum sorunu karşımıza çıkmaktadır. TBK m.116 f.3 uyarınca kanun ya da yetkili mercilerin izni ile yürütülen uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek yahut sanat faaliyetleri söz konusu olduğunda yardımcı kişilerin sebep olduğu zararlar bakımından sorumsuzluk anlaşmalarının tanzim edilmesi halinde borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağına ilişkin önceden akdedilen anlaşmalar kesin olarak hükümsüz olacaktır. Bu

³⁷³ Kula Değirmenci, **Sorumsuzluk Şartı**, s.413.

³⁷⁴ Nilgün Başalp, **Sorumsuzluk Anlaşmaları**, İstanbul 2011, s. 181.

³⁷⁵ Cüneyt Süzel, **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**,1. Baskı. İstanbul 2021, On İki Levha Yayıncılık,s.152. (“Sorumluluğun Sınırlandırılması”)

³⁷⁶ RG.31.10.2012-28453

bağlamda liman sahasında meydana gelen zararlara büyük olasılıkla liman idaresinin adamları sebebiyet verdiği gözetildiğinde taşıyanın bu zararlar yönünden sorumlu olmayacağına ilişkin kayıt TBK m.116 anlamında yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağı anlamı taşıyacak ve geçerli olmayacaktır³⁷⁷. Bu sonucun amacına uygun olup olmadığı tartışmaya açıktır.

TBK m.116'yı, akdi taşıyan sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusu yönünden değerlendirdiğimizde ise, "Sorumsuzluk Şartı" başlıklı madde de öngörülen şartları taşıması halinde, taşıyan, fiili taşıyanın yerine getirdiği aşama için sorumsuzluk anlaşması yapabilecektir³⁷⁸. Taşıyanın sorumsuzluk anlaşması yapma imkânı özel olarak düzenlendiğinden bu noktada TBK m.116'nın uygulama alanı bulamayacağını söylemek mümkündür.

Taşıyanın navlun sözleşmesine koyabileceği sorumsuzluk şartının geçerli olup olmadığının tespitinde değerlendirilmesi gerekli olan bir diğer hüküm ise TTK m.1192 kapsamında bulunan özel hükümlerdir. Söz konusu madde sorumsuzluk kaydının geçerliliği hususunda birtakım koşullar öngörmüş olup bu koşullar çalışmamızın bir önceki kısmında detaylandırılmıştır. TTK m.1192 uyarınca bir sorumsuzluk kaydından bahsedilebilmesi için söz konusu koşulların bir arada gerçekleşmesi şarttır. Aksi takdirde akdi taşıyan her ne kadar navlun sözleşmesinde bahse konu sorumsuzluk şartını neşretse de fiili taşıyan ile müteselsilen sorumluluğu baki kalacaktır³⁷⁹.

Son olarak, sorumsuzluk kaydının yalnızca navlun sözleşmesinin tarafları arasında hüküm doğuracağını belirtmek gerekmektedir. Bahse konu sorumsuzluk kaydının herhangi bir şekilde sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişilere karşı ileri sürülebileceği yanlıgısına düşülmemelidir³⁸⁰. Nitekim Yargıtay vermiş olduğu eski tarihli bir kararında taşıyan ile gönderen arasında tanzim edilen navlun sözleşmesinde bulunan sorumsuzluk kaydının hiçbir şekilde sözleşmenin tarafı olmayan yük maliki ve onun sigorta şirketini bağlanmasının mümkün olmadığının altını çizmiştir³⁸¹.

³⁷⁷ Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, s.153.

³⁷⁸ Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, s.90.

³⁷⁹ Kula Değirmen.ci, *Sorumsuzluk Şartı*, s.414.

³⁸⁰ Başalp, s. 37.

³⁸¹ Yargıtay 11. H.D., 3233 E., 3592. K. 21.09.1982 tarihli kararı, **Kaynak:** www.kazanci.com e.t.:28.11.2022

SONUÇ

Deniz taşımacılığında taşıma işleri komisyoncusunun hak ve yükümlülüklerine ilişkin çalışma kapsamında varılan sonuçlar her bir bölüm bakımından ayrı ayrı özetlenecektir.

Çalışmamızın birinci bölümünde genel olarak taşıma işleri komisyoncusu kavramı izah edilmeye çalışılmış ve Türk hukukundaki yeri detaylandırılmıştır. Taşıma işleri komisyoncuları özetle, yükle ilgili ve taşıyan arasında uzman aracı sıfatı ile bulunan, eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya taşınmasını kural olarak taşımayı üzerine almadan organizasyonunu gerçekleştiren kişi olarak tanımlanabilir. Taşıma işleri komisyoncusunun geleneksel rolü, gönderen hesabına yükün taşınmasını ayarlamak ve taşıyıcı ile gerekli taşıma sözleşmeleri yapmak iken günümüzde giderek artan rolü ise; taşıma sözleşmelerinin, kendi adına ve gönderen hesabına tarafı olan ve taşıyıcı ve gönderenin her birine karşı ayrı ayrı sorumluluğu bulunan asil rolüdür.

TTK m. 917'ye göre; taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, taşıma işleri komisyoncusunun ücret karşılığı eşya taşıtmayı taahhüt ettiği sözleşme biçiminde tanımlanmaktadır. Söz konusu tanımdan yola çıkarak taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin esaslı unsurlarının, taşıma konusunun eşya olması, eşya taşınmasının üstlenilmesi ve ücret olduğunu görmekteyiz. Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi yazılı veyahut resmi şekle tabi kılınmadığı gibi sözleşmenin yapıldığı ortam bakımından belirli bir taşıma türüne ilişkin atıf yahut herhangi sınırlama da yapılmamıştır.

TTK'nın, taşıma işleri komisyoncusunun, kendisine yetki verildiği hallerde gönderen adına da hareket edebileceğinin düzenlendiği TTK m.918 f.3 hükmü ile komisyoncunun kendi adına hareket etmesine ilişkin zorunlu unsur artık taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ayırt edici özelliklerinden biri olmaktan çıkmıştır. Dolayısı ile sözleşmenin ifasında genel esas, komisyoncunun dolaylı temsil yetkisine dayanarak, başta taşıma sözleşmesi olmak üzere gerekli olan ve üçüncü kişilerle kendi adına ve gönderen hesabına yaptığı sözleşmelerle taşıtmayı gerçekleştirmesi olmakla birlikte, komisyoncunun doğrudan gönderen adına sözleşme akdetmesi (TTK m.918 f.3), toplama yük (TTK m.927), kesin ücret (TTK m.921) ve komisyoncunun eşyanın taşınmasını da üstlenmesi (TTK m.926) halleri de taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin ifa şekillerindendir.

Sözleşmenin ifa şekline göre, komisyoncunun taşıtma taahhüdü kapsamında yaptığı sözleşmelerden doğan hak ve yükümlülüklerin kime ait olduğu farklılık göstermektedir. Sözleşmenin genel ifasında, doğan hak ve yükümlülükler komisyoncuya ait iken gönderen adına hareket ettiği doğrudan temsil yetkisi ile ifada ise doğan hak ve

yükümlülükler gönderene ait olur. Sayılan diğer özel ifa biçimlerinde ise komisyonculuk sözleşmesi ile eşya taşıma sözleşmesi yan yana yürürlüktedir.

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi, akdi ve akdi olmayan ilişkilere vücut veren bir sözleşme olup, komisyoncuyla gönderen arasında ve komisyoncuyla diğer sözleşmelerin karşı akitleri arasında akdi ilişkiler kurulurken diğer yandan gönderenle diğer sözleşmelerin karşı akitleri arasında akit dışı ilişkiler kurulmaktadır. Dolayısıyla ortaya gönderen-komisyoncu-diğer sözleşmelerin karşı akitleri olacak şekilde üç köşeli ilişkiler ortaya çıkarken, komisyoncu ile gönderen, komisyonculuk sözleşmesi ile kanunen borcun iç yüklenilmesi sözleşmesi yapmış sayılır. Gönderen, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan ücretini ödemenin yanı sıra diğer sözleşmelerden doğan borçlardan da komisyoncuyla kurtarmakla yükümlüdür. Bu doğrultuda işbu yükümlülükler gönderen tarafından yerine getirilene kadar komisyoncu, taşıma taahhüdü kapsamında yaptığı tüm sözleşmelerden doğan hak ve yükümlülüklerle sahiptir. Bununla birlikte eşya taşıma sözleşmesi bakımından ise gönderen/taşıtan konumundadır.

İkinci bölümde, taşıma işleri komisyoncusunun borçları ve hakları incelenmiştir. Taşıma işleri komisyoncusunun en temel edimi taşıma işinin örgütlenmesidir. Taşıma işinin örgütlenmesi kavramının ne anlama geldiği ve taşıma işleri komisyoncusuna ne gibi yükümlülükler atfedildiği ise TTK m.918 f.1'de 4 bent halinde sayılmıştır. Çalışmamızda taşıma işinin örgütlenmesi kapsamındaki yükümlülükler sırasıyla, taşıma yolu ve taşıma araçlarını tespiti, taşıyıcı yahut taşıyan seçimi ve akabinde gerekli taşıma sözleşmelerinin tanzimi ile gerektiği hallerde ardiye, yükleme, boşaltma işleri kapsamında bir akım sözleşmelerinin tanzimi, taşıyıcıya gerekli bilgi ve talimatların verilmesi ile gönderenin tazminat haklarını güvence altına alınması incelenmiştir.

TTK m.918 f.2'ye göre ise, kural olarak, taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülükleri arasına dahil olmasa dahi, taşıma işleri komisyoncusuna yerine getirilmesinin arzu edildiği ve taraflarca ayrıca kararlaştırılması halinde, eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi gibi başkaca edimler de komisyoncunun yükümlülükleri kapsamına girmektedir.

İkinci bölümde ikinci başlık altında taşıma işleri komisyoncusunun hakları incelenmiştir. Öncelikle TTK m.920 ile komisyoncunun ücret talep etme hakkı düzenlenmiş olup, eşyanın taşıyana teslimi ile ücretin herhalde muaccel olacağı öngörülmüştür. Taşıma işleri komisyoncusunun komisyon ücretinin yanı sıra TTK m.926 hükmü uyarınca taşıma işini üzerine aldığı bir durumlarda ve toplama yük halinde

gönderen ile komisyoncu arasında komisyonculuk sözleşmesi ilişkisinin yanı sıra taşıma ücretini talep hakkının da mevcut olduğu kuşkusuzdur. Komisyoncunun masraflarını talep etme hakkı ise TTK ile hüküm altına alınmamıştır. Fakat her ne kadar ayrı bir hüküm ile düzenlenmedi ise de hapis hakkına ilişkin TTK m.923 nezdinde komisyoncunun ücret alacağından bağımsız olarak yaptığı taşıma masrafı ve verilen avanslardan ötürü de bir ücret alacağı olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim yine TTK m. 917 f. 2 atfı dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusunun masraf isteme hakkını da haiz olduğu söylenebilecektir.

Taşıma işleri komisyoncusuna TTK m.923 hükmü ile bahşedilen bir diğer hakkı ise hapis hakkıdır. İlgili hüküm gereğince komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden kaynaklanan tüm alacakları için hapis hakkını haiz olacaktır. Taşıma işleri komisyoncularının edimlerini ifa biçimlerinin farklılık arz etmesinin hapis hakkına ilişkin hükümler nezdinde de yansması olacaktır. Dolayısı ile çalışmamızda komisyonculuk faaliyetinden doğan ve taşımadan doğan alacaklar üzerinde hapis hakkı ifa şekillerine göre ayrı ayrı incelenmiştir.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde taşıma işleri komisyoncusunun yasal rolünün tespiti ile bu tespit neticesinde taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna ilişkin temel esaslar incelenmiştir. Taşıma işleri komisyoncularının deniz taşımalarında asil sıfatı ile hareket ettiği durumlardan navlun bedeli dahil tek bir fiyat belirlendiğinde, komisyoncunun taşıma sözleşmesini kendi hesabına akdettiğinin kabulü ile taşıma işleri komisyoncusu taşıyanın hak ve yükümlülüklerini üstlenmiş sayılacağı kabul edilmiştir. Ancak uygulamada birtakım mali gerekçeler neticesinde taşıma işleri komisyoncularının taşımayı taahhüt etmemelerine rağmen faturalarında alacaklarını navlun ücreti olarak nitelendirdiklerine sıklıkla rastlanmakta olduğundan bu kabul tarafımızca eleştirilmiştir. En azından bu gibi durumlarda komisyoncuya, vermiş olduğu hizmetlerin taşımaya mahsus olmadığı yalnızca aracılığa yönelik olduğuna dair ispat hakkı tanınmalıdır.

Taşıma işleri komisyoncusunun deniz taşımalarında asil sıfatını kazandığı bir diğer durum ise kendi konişmentosunu (“FBL, HBL”) düzenlediği hallerdir. FBL, Genel Şartlarında yapılan *freight forwarder* tanımından yola çıkarak, komisyoncunun sorumluluğunun eşyanın teslim alınmasından varış yerinde yetkili bir kişiye teslim edilmesine kadar taşımayı ilişkin tüm süreci kapsadığı söylenebilir. Bu nedenle taşıma işleri komisyoncusunun kendisinin salt aracı olarak hareket ettiği ileri sürmek suretiyle sorumluluktan kurtulması söz konusu değildir. Bu durum esasen taşıyıcı olarak hareket eden taşıma işleri komisyoncusu ve aracı taşıma işleri komisyoncusu arasındaki temel

ayrımdır. Bu noktada, FBL düzenleyen komisyoncunun FBL üzerine göndericinin beyanı doğrultusunda hazırlandığına ilişkin bir kayıt koyulduğu takdirde gönderenin kendi tarafından beyan edilen verilerden dolayı sorumluluktan kaçınabileceği unutulmamalıdır.

HBL'in dilimizde karşılığı ara konişmento olup, Yargıtay uygulamalarında da karşımıza bu şekilde çıkmaktadır. Komple bir konteynerlik yükleme yapıldığında, HBL'e ihtiyaç duyulmazken, parsiyel bir yükleme (less-container load "LCL") söz konusu olduğunda, MBL ile birlikte HBL de hazırlanması gerekmektedir. Bu sebeple, MBL gönderen olarak taşıma işleri komisyoncusu ve alıcı olarak ise varış yerindeki teslim acentesi olarak düzenlenmekte iken, HBL'de ise varış noktasında karışıklığı gidermek adına her bir yükün gerçek göndericisi ve alıcısı için taşıma işleri komisyoncusu kendi konişmentosunu düzenlemektedir. Esasen gönderici, alıcı ile alıcıya ait adres bilgileri haricinde HBL, MBL'in bir kopyası gibidir.

FBL'in deniz konişmentosu ile aynı hukuki niteliği haiz olan bir kombine taşıma konişmentosu olduğu FIATA tarafından tespit edilmiş olup, HBL'in hukuki niteliği hususunda ise bizim kanaatimiz yine komisyoncunun asil olarak hareket ederken ve dolayısıyla bir taşıyanın yükümlülüklerini üstlenirken bir yük sahibine bir konişmento düzenlediği durumlarda, HBL'in de deniz konişmentosu ile aynı hukuksal niteliğe sahip konişmento olarak kabul edilmesi gerektiği yönündedir.

Taşıma işleri komisyoncusunun asil sıfatını haiz olmasının bir sonucu olarak, komisyoncu bir yandan komisyonculuk sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülüklerini haiz olmaya devam ederken diğer yandan taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler bakımından taşıyanın hak ve yükümlülüklerini haiz olacaktır. Özetle, taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyan için öngörülmüş hükümler yan yana uygulama alana bulacaktır.

Üçüncü bölümün son kısmında temsilci olarak taşıma işleri komisyoncusunun, komisyonculuk sözleşmesi gereğince eşyanın taşınmasının üstlenildiği hallerde eşyanın zayi olması ve hasara uğraması neticesinde doğan sorumluluğu incelenmiştir. Taşıma işleri komisyoncusunun özen yükümlülüğü ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olup TTK m.928 f.2 ilk cümlesi gereğince, taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan malın zayi olmasından yahut hasarlanmasından kaynaklı olmayan bir zarardan yalnızca kendi üzerine düşen bir yükümlülüğü ihlâl etmesi durumunda sorumlu tutulabilir. Gecikme zararları bakımından ise komisyoncunun taşıyanın kontrolünde meydana gelen bir gecikmeden sorumlu tutulması beklenemeyeceğinden komisyoncu ancak TTK m.928 f.2. uyarınca sorumlu olur.

Çalışmamızın dördüncü bölümünde, asil sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusunun taşıyanın hak ve yükümlülüklerine haiz olacağından bahisle, navlun sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu ve yararlanabileceği sorumsuzluk şartları yer verilmiştir. Zira çalışmamızda bahsetmiş olduğumuz üzere taşıma işleri komisyoncuları uygulamada özellikle denizyolu taşımalarında gerek ticari hayatın gerekliliği gerekse mali sebepler neticesinde asil sıfatı ile hareket ettiklerinden bu konuda denizyolu taşımalarındaki taşıyanın sorumlulukları önem arz etmektedir. Konunun geniş kapsamlı olması sebebiyle bu bölümde taşıyanın haiz olduğu sorumluluk hükümleri yalnızca ana hatlarıyla ele alınmıştır.

Dördüncü bölümün ilk kısmında sırasıyla, taşıyanın, izinsiz olarak güvertede taşınan yükte meydana zararlardan sorumluluğu, izinsiz olarak kararlaştırılan gemiden başkaca bir gemiye yükleme veya aktarmadan kaynaklanan sorumluluğu, teslimde gecikme nedeniyle oluşan zararlardan doğan sorumluluğu, yanlış konişmento tanziminden doğan sorumluluğu, konteynerin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu ve yüke özen borcunun ihlal edilmesi halinde yükte meydana gelen zıya veya hasara ilişkin sorumluluğu ele alınmıştır.

Çalışmamızın son kısmında, konişmentoda yer alan muafiyet klostarı yer almaktadır ki bu husus kendi konişmentosu düzenleyen taşıma işleri komisyoncuları bakımından büyük önem arz etmektedir. Sorumsuzluk şartları, taşıma hukukunda, eşyanın konişmentoda öngörülen belli başlı sebeplerden biri neticesinde zayi olması yahut hasara uğraması dahilinde taşıyanın sorumlu tutulamayacağına kararlaştırıldığı muafiyet klostarı ile gemi adamlarının, kendi adamlarının yahut yardımcı kişilerinin kusurlu fiillerinden sorumluluğu bulunmadığının öngörüldüğü kusur klostarı olarak ikiye ayrılmaktadır.

Muafiyet klostarı, taşıma işleri komisyoncusu düzenlemiş olduğu konişmentoda eşyanın konişmentoda belirtilen sebeplerden biri neticesinde zayi olması yahut hasar görmesi durumunda taşıyanın sorumlu tutulamayacağına kararlaştırıldığı klostardır. Sözleşmede kararlaştırılan belli başlı sebeplerden biri ile yükün zıya veya hasara uğraması halinde de taşıma işleri komisyoncusunun sorumlu olmayacağını gösteren kayıtlardır. Bu kayıtlardan sıklıkla karşımıza çıkanlardan bazıları, yükün konteynere yükleyici tarafından sayıldığı, istif edildiği, ve yüklendiği anlamına gelmekte olup, taşıma işleri komisyoncusunun yükteki hasardan dolayı sorumlu olmadığı anlamına gelen SLSC (*Shipper's Stow, Load And Count*) klozu, yükleme, boşaltma ve istifleme masraflarının ve beraberinde bu işlemlerden doğan sorumluluklarının yükle ilgiliye

bırakıldığı “F” şartları olarak bilinen FIO, FIOS,FIOST klotu, güverte yüküne ilişkin sorumluluğunu bertaraf etmek için kullanılan, deck shipment clause klotu ve konteynerin içindeki yükün yanlışlığı veya illegallığı gibi sebeplerden komisyoncunun sorumluluğunu bertaraf eden *said to contain* (ibraz edildiğine göre-beyana göre) klotudur.

Sorumsuzluk kaydına ilişkin klotlar bu başlık altında izah edilenlerle sınırlı olmamak kaydı ile TTK’nın ilgili hükümlerinin cevaz verdiği her sorumluluk bağlamında kullanılabilir. Tüm bunların yanı sıra taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin 1141, 1150, 1151 ve 1178 ilâ 1192 nci hükümlerin emredici nitelikte olduğu unutulmamalıdır.

Akdi taşıyan sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusunun “fiili taşıyanın hata ve ihmallerinden” sorumsuzluğunu öngören klotlar ise *Negligence Clauses* olarak adlandırılmaktadır. Taşıma işleri komisyoncularının uygulamada sıklıkla, kendi konişmentolarını düzenleyerek taşımayı taahhüt ettikleri bu hali ile de akdi taşıyan sıfatını haiz olduğunu belirtmiştik. Bu husus, akdi taşıyan sıfatını haiz komisyoncunun, fiili taşıyan hakimiyetinde iken eşyaya gelen zarardan dahi sorumlu olması ile sonuçlanmaktadır. Uygulamada, eşya ile komisyoncuya göre daha yakın temas içerisinde olan fiili taşıyana, sorumluluk bağlamında yük ile ilgili doğrudan bir talep ileri sürememesi gibi sakıncalı bir sonuca yol açmaktadır. Bu sebeple komisyoncunun düzenlediği konişmentoya fiili taşıyan hakimiyetinde iken meydana gelen zararlara ilişkin kendisinin sorumlu olmayacağına dair sorumsuzluk klotu eklemesi önem ihtiva etmektedir. Kanun koyucu tarafından söz konusu sakınca fark edilmiş olmalı ki, 6102 sayılı TTK sistematğine, fiili taşıyanın sorumluluğunun ve akdi taşıyan sıfatını haiz komisyoncu ile müteselsilen tesisini ve bu vesile ile doğrudan talep yöneltilmesini sağlayan TTK m.1191 hükmünü düzenlemiştir. Aynı zamanda fiili taşıyanın dahil olduğu taşımalarda, taşıyan sıfatını haiz komisyoncunun sorumluluğunun belirli şartların sağlandığı hallerde sözleşmeye konulacak bir kayıt ile kaldırılmasını mümkün kılmıştır.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, B. (2012). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Genişletilmiş Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu (2. Baskı). Ankara.
- Akdeniz, U. (2013). Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi. Ankara, Adalet Yayınevi. ("Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi")
- Akdeniz, U. (2013). Taşıma İşleri Komisyonculuğunda Kesin Ücret Anlaşması ve Bunun Hukuki Sonuçları. Legal Hukuk Dergisi. C:11 Sayı:132. ("Kesin Ücret")
- Akdeniz, U. (2013). Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C.4 S.2.("Taşıma İşini Üzerine Alma")
- Akdeniz, U.(2019). Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği Hakkında Bir Değerlendirme, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, C.5, S.2.("Taşıma İşleri Organizatörlüğü")
- Akıncı, S. (1968). Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri, İstanbul.
- Akman, G. S. (1976). Sorumsuzluk Anlaşması. İstanbul: Sulhi Garan Matbaası.
- Aladwani, T. (2011) The Supply of Containers and Seaworthiness- The Rotterdam Rules Perspective, Journal of Maritime Law and Commerce, 42(2).
- Anderson, H. E. (2009). The Status and Associated Liability of Ocean Freight Forwarders, 36 Transp. L.J. 121.
- Arar, K. (1955), Kara Ticareti Hukuku. C.2. Ankara.
- Arkan, S. (1979). Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, BATIDER C. X, S.2.
- Arkan, S. (1980). Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler. AÜHFD. C. XXXVII. S. 1-4. .("Borçlar ve Sorumluluk")
- Arkan, S. (1982). Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enst., Ankara. ("Sorumluluk")
- Arkan S. (1988). Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 40, S. 1-4. ("Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetleri")
- Arkan, S. (2011). Ticari İşletme Hukuku, (15. Baskı). Ankara. ("Ticari İşletme")
- Arsılanlı, H. (1960). Kara Ticareti Hukuku Dersleri. Genel Hükümler (3. Bası). İstanbul.
- Arsılanlı, H. (1960). Kara Ticareti Hukuku Dersleri. Umumi Hükümler, İstanbul.

- Ataç, K. O. (2022). Taşıyıcının ve Taşıma İşleri Komisyoncusunun Hapis Hakkı. Yüksek Lisans Tezi.
- Aybay, A.G. & Atamer, K. (1989). Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI. Ankara.
- Aydın, A. (2002). CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Dolayı Sorumluluğu. İstanbul.
- Ayhan, R., Özdamar M. & Çağlar H. (2012). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Ticari İşletme Hukuku. Ankara.
- Başalp, N. (2011). Sorumsuzluk Anlaşmaları. İstanbul.
- Başpınar, V. (2004). Vekilin Özen Borcundan Doğan Sorumluluğu. Ankara.
- Batmaz Silahtaroglu, E. (2022). Türk Hukukunda Gemi Acentesi, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.
- Bozer, A. & Göle, C. (2021). Ticari İşletme Hukuku (7. Bası). Banka ve Tic. Huk. Araş. Enst.. Ankara.
- Bugden, P. M. & Lamont-Black, S. (2013). Goods in Transit and Freight Forwarding. London.
- Cain, P. (2014). Complexity, Confusion and the Multifaced Legal Roles of the International Freight Forwarder. 14 MACQUARIE Law Journal. 25.
- Can, M. (2001). Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi. Ankara.
- Can, M. (2017). CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları. Birinci Cilt. Ankara: İmaj Yayınevi. ("Taşıma Hukuku")
- Can, M. (2017). Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları Cilt 1 (1. Baskı). Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Can, O. (2012). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Acentelikle İlgili Hükümlerinin Değerlendirilmesi. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 2012, C. 18, S. 2
- Cömert, V. (2022). Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu (1. Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Cumalıoğlu, E. (2011). Kırkambar Sözleşmesi- Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Cumalıoğlu, E. (2011). Kırkambar Sözleşmesi. Ankara.

- Çağa, T. & Kender, R. (2010). Deniz Ticareti Hukuku II (9. Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Çetingil, E. A. (1964). Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu (Türk, Alman, İngiliz Hukuklarına Göre). Yayınlanmamış Doçentlik Tezi. İstanbul.
- Çetingil, E.A. (1996). Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler. Hukuk Araştırmaları 1996. C.: 10 S.: 1-3.
- De Wit, R. (1995). Multimodal Transport Carrier Liability and Documentation. London.
- Demirkıran, H. M. (2008). Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu. İstanbul.
- Deveci, D. A. & Çetin, İ. B. (2013). Gemi Acenteleri ve Forvarder İşletmeleri: İşlevler ve Hizmetler. 13.Bölüm. İstanbul.
- Doğanay, İ. (2004). Türk Ticaret Kanunu Şerhi. C.II. m..420-815. İstanbul.
- Doğrucu, M. (2004). Freight Forwarder, Deniz Hukuku Dergisi. Y.9, S.1-4.
- Donay, S. (1970). Vekilin Talimata Uyma ve Dürüstlikle Hareket Etme Borcu. Batıder. c.5 s.4.
- Eerbaş Açıklak, A. (2015). Konteyner taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması – konteyner klozu-. Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. C.3, S.1.
- Eren, F. (2012). 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel Hükümler (4. Baskı). Ankara.
- Eren, F. (2017). Borçlar Hukuku Genel Hükümler. Ankara.
- Glass, D. A. (2012). Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts (2. Baskı). Routledge.
- Güner Özbek, M. D. (2011). Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules" (Edt. by M.D. Güner Özbek). Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg.
- Hızır, F. (2016). Türk Borçlar Kanunu Kapsamında Alım-Satım Komisyoncusunun Temsil Yetkisi. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. C. 65, S. 4.
- Hırş, E. (1948). Ticari İşletme Hukuku. Ankara.
- Kara, H. (2006). Deniz Taşımacılığında Freight Forwarder. Legal Hukuk Dergisi. Y.4.
- Kara, H. (2014). Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu. İstanbul.

- Karaman, Ö. (2000). “Kara Taşımalarında Taşıma İşleri Komisyoncusu, Hakları, Borçları ve Sorumluluğu”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Karan H. (2013). TBMM Adalet Komisyonu’nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk, XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bankacılık Enstitüsü. Ankara.
- Karan, H. (2011). Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon. CMR Şerhi. Ankara. (“CMR Şerhi”)
- Karan, H., Kara, Ö. & Varan, İ. (2020). Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon. CMR Şerhi (2. Bası). Ankara: Yetkin Yayınevi.
- Kender, R., Çetingil, E. & Yazıcıoğlu, E. (2022). Deniz Ticareti Hukuku (17.Bası). İstanbul: Filiz Kitapevi.
- Kubilay, H. (1995). Deniz Ulaşımındaki Teknolojik Gelişmelerin Hukuki Alandaki Etkileri, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 95, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi- Türkiye makine Mühendisleri Odalar Birliği Gemi Mühendisleri Odası. İstanbul.
- Kula Değirmenci, N. (2012). Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme. s. 88- 89; KARA. İzmir.
- Kula Değirmenci, N. (2013). Konişmentonun Hukuki ilişkii Belirleme işlevinin iki Boyutu ve Bu İlişkinin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi C. 12. S. 24.
- Kula Değirmenci, N. (2014). What Would Be the Possible Effects to Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules to the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport to Goods. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi. C.30 S.2.
- Kula Değirmenci, N. (2015). Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata Ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu İle Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı, İÜHFM C. LXXIII, S. 1, s. 389-420. (“Sorumsuzluk Şartı”)
- Kula Değirmenci, N. (2017). Maritime Law In Turkey, § 16 (As for the rights, obligations and liabilities of carriers under the TCC in English). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. (“Maritime Law”)
- Kula Değirmenci, N. (2019). Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, vol. 35, no. 1. (“Taşıma İşleri Komisyonculuğu”)

- Kula Değirmenci, N. (2019-2020). The Turkish Legislation Governing Freight Forwarders Vs. United States Legislation Governing Ocean Transport Intermediaries (Otis): Differences, Odds And Pros, University of San Francisco Maritime Law Journal, vol. 32, no. 2, 2019-2020,
- Levinson, M. (2006). 'How a box transformed the world', Financial Times (online). <https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691170817/the-box>
- Misili, S. (2015). Yeni Türk Ticaret Kanunu ve 1998 Alman Taşıma Hukuku Reformu Işığında Forvarder Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, Özellikleri ye Forvarder Teriminin Karşılığı İÜHFM C. LXXIII, S. 2.
- Mo, J. S. (1997). Forwarder's Bill and Bill of Lading, 5 Asia PAC. L. REV. 96.
- Oğuzman, M.K./ Barlas,N. (2015), Medeni Hukuk, 21.Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul
- Oktay, S. (1954). Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları Hususile Bunların Muteberiyet Meselesi. Yayınlanmamış Doçentlik Tezi. İstanbul.
- Özdemir, T. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu). İstanbul.
- Öztan, B. (2003). Medeni Hukukun Temel Kavramları. Ankara.
- Ramberg, J. (1993). The Law of Freight Forwarding and the 1992 FIATA Multimodal Transport Bill of Lading. FIATA. Zurich.
- Ramberg, J. (1998). Unification of the Law of International Freight Forwarding, Uniform Law Review, 3(1).
- Ramberg, J. (2007). Freight Forwarder Law, Modern Law for Global Commerce, Congress to celebrate the fortieth annual session of UNCITRAL Vienna. (Forwarder Law); (çevrimiçi) <http://www.uncitral.org/pdf/english/congress/Ramberg.pdf>.
- Rigtering, M. V. (2009). Stuck in the Middle: Freight Forwarder Forwarding Agent or Contracting Carrier?. LLM Thesis. University of Capetown.
- Schmeltzer, E. & Peavy, R.A. (1970). Prospects and Problems of the Container Revolution, Transportation Law Journal. 2(2).
- Schmeltzer, E. & Sheppard, E. J. (1973). Container Feeder Systems. JMLC vol.4. No.1, s.215-229.
- Schoenbaum, T. J. (2003). Admiralty and Maritime Law, 4th. Edt.. Washington.
- Schramm, H. J. (2012). Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains A Social Network Approach. Berlin.
- Seçer, Ö. (2013). Alım Satım Komisyonculuğu Sözleşmesi. İstanbul.

- Sezerer, G. (1987). Emredici Hükümlerin İstisnaları ve Sorumsuzluk Klozları. Yayınlanmamış Tez. s. 40-42. İstanbul.
- Sözer, B. (1987). Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler. Batıder 1987. C.: XIV, S.: 2. (“Sorumluluk”)
- Sözer, B. (2014). Deniz Ticareti Hukuku 1 (Giriş, Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri). 3. Bası. İstanbul: Vedat Kitapçılık. (“Deniz Ticareti”)
- Şenocak, Z. (1995). Borçlunun ifa Yardımcılarından Doğan Sorumluluğu. Ankara.
- Stevens, F. (2014). Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shipper. Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century (Edt. by B.Soyer/ A. Tettenborn). London: Informa Law from Routledge
- Süzel, C. (2014). Taşıtan ve Yükleten. 1. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Süzel, C. (2021). Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması.1. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.(“Sorumluluğun Sınırlandırılması”)
- Tandoğan, H. (1987). Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C.II. Ankara. (“Borçlar Hukuku”)
- Tandoğan, H. (2010). Türk Mes’uliyet Hukuku, Akit Dışı ve Akdî Mes’uliyet. İstanbul: Vedat Kitapçılık. (“Mesuliyet Hukuku”)
- Tangün, A. K. (2000). Navlun Komisyoncusu. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Tekil, F. (1987). Deniz Hukuku, Uluslararası Konvansiyonlar. İstanbul.
- Tekin, S. M. (2017). Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu (1. Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Tetley, W. (2008). Marine Cargo Claims, Volume:I, Fourth Edition, Quebec.
- Todd P. (2007). Bills of Lading and Bankers’ Documentary Credits (4. Baskı). Informa. Londra.
- Ülgen, H., Helvacı M., Kendigelen A., Kaya A. & Nomer E. (2015). Ticari İşletme Hukuku (4. Bası). İstanbul: On iki Levha Yayıncılık.
- Wilson, J. F. (2011). Carriage of Goods by Sea (7th. edt.). Oxford.
- Yarkin, M. (2006). Deniz Taşımacılığında Yük Sevkiyatı (Freight Forwarderlik) İşlemleri. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Yavuz, C. (1983). Türk-İsviçre ve Fransız Medeni Hukuklarında Dolaylı Temsil. İstanbul.

- Yavuz, C., Acar, F. & Özen, B. (2014). Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler. İstanbul.
- Yazıcıoğlu, E. (2000). Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Yazıcıoğlu, E. (2002). Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu. Deniz Hukuku Dergisi. Y.2, S.2-3, s.86 – 87.
- Yeşilova, E. (2004). Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluğu. Ankara.
- Yetiş Şamlı, K. (2012). Yeni Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu. Doktora Tezi. İstanbul.



EKLER

EK-A. Çağ Üniversitesi Etik Kurul Onay Belgesi

T.C.			
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ			
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ			
TEZ/ ARAŞTIRMA / ANKET / ÇALIŞMA İZİNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU VE ONAY TUTANAK FORMU			
ÖĞRENCİ BİLGİLERİ			
ADI VE SOYADI	GİZEM ÖZLÜTÜRK ÜNLÜ		
ÖĞRENCİ NO	20193062		
ANA BİLİM DALI	ÖZEL HUKUK		
HANGİ AŞAMADA OLDUĞU (DERS / TEZ)	TEZ		
İSTEKTE BULUNDUĞU DÖNEME AİT DÖNEMLİK KAYDININ YAPILIP- YAPILMADIĞI	2022 / 2023 -GÜZ DÖNEMİ KAYDINI YENİLEDİM.		
ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ BİLGİLER			
TEZİN KONUSU	TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSUNUN SORUMLULUĞUNUN DENİZ YOLUYLA TAŞIMALAR BAKIMINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ		
TEZİN AMACI	Yük taşımacılığında uzmanlaşan ve yükün başlangıç noktasından varış noktasına taşıma edimini taahhüt eden taşıma işleri komisyoncularının, taşıma sistemlerinin bütünleştirmek suretiyle taşımanın gerçekleşmesini kolaylaştıran etkili bir aktör olması ve gönderen yük sahiplerine, geniş bir hizmet portföyü sunması ve bahse konu hizmet rollerinin esnekliğinin bir sonucu olarak işgal edebileceği yasal rollerin çeşitliliği çalışma konumuzu seçmemizde etkili olmuştur. Çalışmamızda, taşıma endüstrisinin değişen ihtiyaçları karşısında taşıma işleri komisyoncusunun yasal rolü ve bu rollere istinaden atfedilen hak ve yükümlülükleri ile denizyolu taşımacılığında üstlendiği hukuki rollere göre taşıma işleri komisyoncusunun özellikle hangi andan itibaren ve hangi şartlarla taşıyanın hak ve yükümlülükleri haiz haiz olduğunu ortaya koyulması amaçlanmıştır.		
TEZİN TÜRKÇE ÖZETİ	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" adlı dördüncü kitabının altıncı kısmında TTK m. 917 ile TTK m. 930 arasında düzenlenen taşıma işleri komisyoncusu incelenmiştir. Genel olarak deniz ticareti endüstrisinin değişen ihtiyaçları karşısında taşıma işleri komisyoncusunun yasal rolü ve bu rollere istinaden atfedilen hak ve yükümlülüklerinin incelendiği çalışmamız bir giriş, dört ana bölüm ve bir sonuç kısmından oluşmaktadır. Bu çerçevede; tezimizin ilk bölümünde öncelikle genel olarak taşıma işleri komisyoncusunun tanımı ve hizmetleri belirtilerek, forvarder terimi ile ilişkisi irdelenecek, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin unsurları ve hukuki niteliği üzerinde durulacaktır. İkinci bölümde ise sırasıyla, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin kanun ve yönetmelik hükümleri ele alınmıştır. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluğuna ilişkin esaslar, öğretilerdeki farklı görüşler ve Yargıtay ilamlarının konu ile ilintili olduğu noktalar detaylı bir biçimde işlenerek, konunun uygulama ayağı bir arada değerlendirilmiştir. Çalışmanın dördüncü denizyolu taşımacılığında asil sıfatını haiz taşıma işleri komisyoncusunun denizyolu taşımacılığında taşıyan sıfatı ile sorumluluğu ele alınmıştır.		
ARAŞTIRMA YAPILACAK OLAN SEKTÖRLER/ KURUMLARIN ADLARI			
İZİN ALINACAK OLAN KURUMA AİT BİLGİLER (KURUMUN ADI- SUBESİ/ MÜDÜRLÜĞÜ- İLİ- İLÇESİ)			
YAPILMAK İSTENEN ÇALIŞMANIN İZİN ALINMAK İSTENEN KURUMUN HANGİ İLÇELERİNE/ HANGİ KURUMUNA/ HANGİ BÖLÜMÜNDE/ HANGİ ALANINA/ HANGİ KONULARDA/ HANGİ GRUBA/ KİMLERE/ NE UYGULANACAK/ GİBİ AYRINTILI BİLGİLER			
UYGULANACAK OLAN ÇALIŞMAYA AİT ANKETLERİN/ ÖLÇEKLERİN BAŞLIKLARI/ HANGİ ANKETLERİN/ ÖLÇEKLERİN UYGULANACAKI			
EKLER (ANKETLER, ÖLÇEKLER, FORMLAR, V.B. GİBİ EVRAKLARIN İSİMLERİYLE BİRLİKTE KAÇ ADET/SAYFA OLDUKLARINA AİT BİLGİLER İLE AYRINTILI YAZILACAKTIR)	1) (.....) Sayfa Ölçeği. 2) (.....) Sayfa Anketi. 3) (.....) Sayfa Formları. (.....) Sayfa		
ÖĞRENCİNİN ADI - SOYADI: GİZEM ÖZLÜTÜRK ÜNLÜ	ÖĞRENCİNİN İMZASI: Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır. TARİH: 09/01/2023		
TEZ/ ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME SONUCU			
1. Seçilen konu Bilim ve İş Dünyasına katkı sağlayabilecektir.			
2. Anılan konu Denizyolu taşımacılığında taşıma işleri komisyoncusunun faaliyet alanı içerisine girmektedir.			
1.TEZ DANIŞMANININ ONAYI	2.TEZ DANIŞMANININ ONAYI (VARSA)	ANA BİLİM DALI BAŞKANININ ONAYI	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜNÜN ONAYI
Adı - Soyadı: GÜLTEN VENÜS CÖMERT Unvanı: DR. ÖGR. ÜYESİ	Adı - Soyadı: Unvanı:	Adı - Soyadı: FARUK ANDAÇ Unvanı: PROF.DR	Adı - Soyadı: MURAT KOÇ Unvanı: PROF.DR
İmzası: Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.	İmzası:	İmzası: Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.	İmzası: Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.
9.01.2023	 / / 20....	9.01.2023	9.01.2023
ETİK KURULU ASIL ÜYELERİNE AİT BİLGİLER			
Adı - Soyadı: Şehnaz ŞAHİNKARAKAŞ	Adı - Soyadı: Yücel ERTEKİN	Adı - Soyadı: Deniz Aynur GÜLER	Adı - Soyadı: Mustafa BAŞARAN
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.
İmzası :	İmzası :	İmzası :	İmzası :
..... / / 20....	 / / 20....	 / / 20....	 / / 20....
Etik Kurulu Jüri Başkanı - Asıl Üye	Etik Kurulu Jüri Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi
Adı - Soyadı: Mustafa Tevfik ODMAN	Adı - Soyadı: Hüseyin Mahir FISUNOĞLU	Adı - Soyadı: Jülide İNÖZÜ	
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	
İmzası :	İmzası :	İmzası :	
..... / / 20....	 / / 20....	 / / 20....	
Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	
OY BİRLİĞİ İLE  OY ÇOKLUĞU İLE 			
Çalışma yapılacak olan tez için uygulayacak olduğu Anketleri/Formları/Ölçekleri Çağ Üniversitesi Etik Kurulu Asıl Jüri Üyelerince incelenmiş olup, / / 20..... - / / 20..... tarihleri arasında uygulanmak üzere gerekli iznin verilmesi taraflarımızca uygundur.			

EK-B. Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayı Alınmak Üzere İstek Yazısı



T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü

Sayı : E-23867972-050.01.04-2300000404
Konu : Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği
Kurulu Kararı Alınması Hk.

18.01.2023

REKTÖRLÜK MAKAMINA

İlgi: 09.03.2021 tarih ve E-81570533-050.01.01-2100001828 sayılı Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu konulu yazınız.

İlgi tarihli yazınız kapsamında Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Programlarda tez aşamasında kayıtlı olan **Onurhan Haydar, Mert Mavi, Gizem Özlütürk (Ünlü), Veysel Yavuz** isimli öğrencilerimize ait tez evraklarının "Üniversitemiz Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayları" alınmak üzere Ek'te sunulmuş olduğunu arz ederim.

Prof. Dr. Murat KOÇ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Ek : 4 adet öğrenciye ait tez evrakları dosyası.

EK-C. Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayı



T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
Rektörlük

Sayı : E-81570533-044-2300000737

30.01.2023

Konu : Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği
Kurul İzni Hk.

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : a) 20.01.2023 tarih ve E-23867972- 050.01.04-2300000478 sayılı yazınız.
b) 18.01.2023 tarih ve E-23867972- 050.01.04-2300000404 sayılı yazınız.

İlgi yazılarda söz konusu edilen **Onurhan Haydar, Mert Mavi, Gizem Özlütürk (Ünlü), Veyssel Yavuz ve Gamze Güney (Öz)** isimli öğrencilerimize ait tez evrakları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulunda incelenerek uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Prof. Dr. Ünal AY
Rektör