

Genel Yayın Sıra No: 242
2014/8
ISBN No: 978-605-9050-05-0
Yayıncı Sertifika No:12457

•

İstanbul Barosu Yayınları

Serdar-ı Ekrem Cd. No.7 Galata
Beyoğlu / İstanbul
Tel: (0216) 427 37 22 (pbx) / Faks: (0216) 427 05 49
dergi@istanbulbarosu.org.tr

•

Baskı

Tor Ofset San. Tic. Ltd. Şti.
Hadımköy Yolu Akçaburgaz Mahallesi
4. Bölge 9 Cadde 116. Sokak
No: 2 Esenyurt/İstanbul
Tel: 0 212 886 34 74 (Pbx)
Fax: 0 212 886 34 80
E-Posta: tor@torofset.com.tr
Matbaa Sertifika No: 13137

•

**Birinci Basım
Eylül 2014**

•

Bu kitap İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Kararı ile
2000 adet basılmıştır.

**İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA VE LOJİSTİK HUKUKU KOMİSYONU**

TAŞIMA HUKUKU VE SİGORTALARI

TOPLANTI NOTLARI



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI

Serdar-ı Ekrem Cd. No.7 Galata Beyoğlu / İstanbul
Tel: (0216) 427 37 22 (pbx) Faks: (0216) 427 05 49
dergi@istanbulbarosu.org.tr

İçindekiler

P&I (Protection and Indemnity) Sigortaları (Koruma ve Tazmin) Kulüp Sigortaları ve Taşınan Yüke İlişkin Geminin Sorumluluğu	7
Taşıma ve Nakliyat Sigorta Rücu'larında Uygulama Sorunları ve Örnek Yargıtay Kararları	11
Taşıma Sözleşmeleri İle Sigorta Sözleşmeleri Arasındaki İlişki	19
Taşıma Sigortalarında Sigorta Tazminatının Sınırları	31
Taşıma Senedi ve Hukuki Değerlendirme.....	45
Ticaret Kanunundaki Taşıma İşleri II	59
Yolcu ve Bagaj Taşınması.....	125
Taşıma Hukukunda Birden Fazla Taşıyıcı	139
Taşıma Eşyası: İhtiyaç ve Uygulanacak Hükümler	159
6102 sayılı TTK'da Eşya Taşıma Sözleşmesi ve Taşıma Senetleri	169
"6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıma İşleri"	175
Gönderenin Emir Ve Talimat Verme Yetkisi ile Taşıma ve Teslim Engelleri	243
TTK: Ambalajlama, Yükleme, İstif ve Boşaltma	253
6102 Sayılı Ttk (Ve 4925 Sayılı Ktk) Hükümlerinde • Taşıma İşleri Komisyoncusu, • Taşıma İşleri Organizatörü, • Lojistik İşletmecisi	263
6102 sayılı TTK'da Taşıma İşleri (Genel Hükümler)	285

TAŞIMA HUKUKU VE SİGORTALARI

01.11.2013-01.02.2014-12.03.2014
Günlü Toplantı Notları ve Sunumları

leyse yük senedi, o yoksa asgari içeriği barındıran teslim tesellüm belgesi ya da işte taşıyıcı birden çok kişinin yükünü ya da toplayarak taşıyorsa taşıma irsaliyesi ya da gönderenin yükü için gönderenden alınan düzenlendiği eşyaya ilişkin bilginin bulunduğu sevk irsaliyesi, hepsi aslında taşıma sözleşmesi ... taşıma senedi ... mal arttıysa onun sorumlusu gönderendir, ama bunun kullanımında yanlış, bazen çifte fatura düzenliyorlar. Şu ülkenin gümrüğüne şunu koy ki, eşya olsun. Orada çok yüksek bir transit vergisi ... orada yanlış kullanırsa bu sefer ... taşıyıcı önceden kararlaştırılmış sözleşmeye aykırı davranışlar sorumlu olabilecektir. Çok özür dilerim, çok uzamış. Sayın Başkan, gösterdiğiniz nezakete, zaman verdiğiniz için teşekkür ediyorum. Sorularınızı bilahare Sayın Başkanın izniyle alacağız inşallah.

Av. İSMAİL ALTAY- Hocam, çok zevkli, çok düzeyli bir sunumdu, o yüzden kesemedim. Önemli olan almak zaten, burada hepimiz bu Cumartesi günü çalışmaya geldik. Hani yapıyormuş gibi bir şey yapmayalım, mümkün olduğunca dolu dolu alalım, sizlerden yararlanalım. Buraya kadar geldiniz, emekleriniz için çok teşekkür ederim. Bir de çalışmalarımızda sayın hocalarım ve meslektaşlarım, özellikle yasaları eleştirirken ve sorunları vurgularken bunları daha net yapalım. Bunlarda da lütfen ... ayrıca şey yapalım, yazalım bunları, belki bir Çalıştay yapmamız gerekir kitabın en son bölümü olarak ve bunu Meclisteki arkadaşlarımıza iletelim. Önemli olan İstanbul Barosunun düşüncesini ortaya çıkartmak ve Mecliste buna çözüm aramak.

Evet Hocam Serdar Bey, Serdar Acar yardımcı doçent doktor, Yalova Üniversitesi. Ambalajlama, işaretleme, yükleme, istifleme, boşaltma süreci hakkında bize sunum yapacak, buyurun Hocam, söz sizin.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR (Yalova Üniversitesi)- Sayın Başkan, Sayın Yönetim Kurulu üyeleri, Taşıma Hukuku Komisyonunun Değerli Başkanı ve üyeleri, değerli meslektaşlarım; konuşmama başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum. Türkiye Beyin bilgi bombardımanından sonra sizi biraz rahatlatmak istedim, o yüzden resimli bir sunum hazırladım.

Bugün burada yeni Ticaret Kanunu acaba taşıma hukukuna hangi değişiklikleri getirmiştir, bu konuları konuşmak üzere toplandık. ... (64.36) var. Avukatın birine sormuşlar, dünyaya bir kere daha gelseniz acaba hangi mesleği seçerdiniz demişler. O da imam olurdum diye cevap vermiş. Sebebini sormuşlar, çünkü mevzuat hiç değişmiyor.

Av. İSMAİL ALTAY- Çok haklısınız, bu dönemde hukuk felsefesi dahil her şey değişti.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- İşte biz de bugün bir mevzuat değişikliğiyle karşı karşıyayız. Hoş kanun yürürlüğe gireli bir yılı geçti, ama gene daha her yerini öğrenebilmiş değiliz. Egemen Beyin de dediği gibi artık uygulama içinde bir şeyleri görmüş olacağız.

Taşımanın bildiğiniz gibi çeşitli türleri var. Denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu, bunların hepsi de aslında neticede aynı şey. Hukuken bu böyle olduğu gibi bilgi olarak da biz bunu artık daha yakından görüyoruz. Mesela, bugün Amazon'dan bir kitabı sipariş etseniz, kitap elinize gelinceye kadar uçağa biner, uçaktan inip gemiye biner, gemiden inip trene biner, trenden inip kamyonu gider, bir şekilde geliyor, ama sizi dört çeşit taşıma yapılması aslında ilgilendirmez. Kitabın elinize ulaşıp ulaşmadığıyla siz aslında ilgilisiniz. Yani artık günümüzün trendi kapıdan kapıya taşıma yapılması şeklinde, tabii bu demek değil ki, bütün taşımalar tamamen aynı, hiçbirinin birbirine nazaran birtakım hususiyetleri yok. Hayır, bunların çok önemli hususiyetleri, önemli farklılıkları da var. Ben ambalajlama, yükleme, boşaltma ve istifleme alakalı olarak önce bu farklılıklara dikkat çekmek istiyorum ki, bunlar bizim yorum yaparken, konuları yorumlarken kullanacağımız aslında ilkeleri teşkil ediyor.

Bildiğiniz gibi diğer tür taşımalarda kara taşımalarından farklı olarak yükleme ve boşaltma ancak belirli yerlerde yapılır. Gemiye ancak limanda yükleme yapabilirsiniz. Bu bir tren olduğu zaman istasyonda bu işler yapılır, uçak olunca havalimanında yapılır. Halbuki kamyon öyle değil, kapıdan kapıya istediğiniz yerde yükleyebilirsiniz, istediğiniz yerde boşaltabilirsiniz. Bunun gibi yükleme ve boşaltmanın yapıldığı yerlerde havalimanı olsun, istasyon olsun, liman olsun buralarda özel donanımlar vardır. İşte vinçler, vesaire, limanın ne olduğunu hepimiz biliyoruz. Halbuki kamyon için böyle bir şey söz konusu değil. Tamam, çok özel kamyonlar da var, ama kamyonun gemi gibi kendine ait mesela bir vinci yok, yükleme ve boşaltma her zaman kamyon dışındaki donanımlarla yapılıyor. Bu donanıma sahip olan kişi de çoğu zaman da yük ilgilisi oluyor. O donanımı kullanan personel de zaten onun personeli oluyor. Kamyonsa teknik şoförle seyahat ediyor, taşımayı başlıyor ve taşımayı bitiriyor.

Gene gerek bu limanlar, gerekse taşıtlar, diğer taşıma araçları kara taşımasına nazaran çok nitelikli personelle donatılmıştır. Örneğin, işte bir gemide süvari olabilmek için önce 4 yıl üniversite okumak lazım, ona göre pek çok ehliyetler almak lazım ve süvariden siliciye, yağcıya kadar sanki asker gibi onlarca çeşitli yeterlikte insan vardır, bunların hepsinin hangi eğitimi alacağı bellidir. Onu aldıktan sonra hangi sınava tabi tutulacağı

bellidir. Bunu başardıktan sonra hangi ehliyetin verileceği bellidir ve o geminin o yolculuğa çıkabilmek için hangi adamdan kaç tane bulundurması gerektiği bellidir. Uçaklar için de, trenler için de gene aynı şey söz konusu.

Karayoluna geldiğimiz zaman, işte bu konularda birtakım farklılıklarla biz karşılaşyoruz. Onları biraz önce söyledik, kamyonlarda çoğu zaman bu takım donanımlar yoktur, her zaman yük ilgisinin, yani örneğin fabrikadan yükleme yapılıyorsa, oradaki forkliftler olsun, vinçler olsun, yükleme-boşaltma için kullanılan ekipmanlar kendisinin değildir. O ekipmanı kullanan kişiler de taşıyıcının adamı değildir. Yine burada bir kamyon şoföre görüyoruz, ama önceki gördüğümüz kaptandan ve pilottan farklı, bu kişiler de o kadar nitelikli insanlar değildir pilotlara ve kaptanlara nazaran. İşte bunları gözümüzde canlandıralım istedim ki, yorumları yaparken çünkü biz zaman zaman tedbirli taşıyıcı ilkesi evet var Ticaret Kanununda, ama zaman zaman mahkemelerin bu tedbirli taşıyıcı ilkesini de biraz abarttığını görebiliyoruz.

İki kısımdan oluşuyor benim konuşmam: Birincisi ambalaj ve buna bağlı şeyler, işaretleme ve numaralama, bundan sonra da yükleme, istif, sabitleme ve boşaltmaya geçeceğim. 862. maddeye göre gönderen eşyayı ambalajlamak zorundadır. Bu işi gönderene vermiş açıkça, aynı şekilde işaretleme ve numaralamayı da gönderene vermiş. Dolayısıyla kimin bu işleri yapacağını yeni kanun açıkça bu şekilde söylemiş. Nasıl yapılacağı birtakım şartlara bağlı, acaba ambalaj nasıl yapılır? Nedir o şartlar? Bir tanesi ambalajın eşyayı ziya ve hasardan koruyacak nitelikte, bu mukavemeti taşıyacak özellikte olması gerekir. Eşyanın yolda taşıma süresince ziya hasara uğramasını önleyecek dayanıklılıkta, özellikte olması ve aynı şekilde taşıyıcıya da zarar vermeyecek şekilde bu taşıta gelen bir zarar şeklinde olabileceği gibi diğer yüke gelen zarardan dolayı taşıyıcının sorumluluğundan kaynaklanan bir zarar şeklinde de olabilir. Demek ki, bu özelliklere uygun olacak, ama bu biraz sonra da göreceğimiz gibi bu özellikler eşyanın niteliğine göre değişebilir. Kararlaştırılan taşıma, yani güzergâh, taşıt, bunların özelliklerine göre gene değişebilir. Bir olayda uygun olan ambalaj başka bir olayda uygun olmayabilir. İşaretleme ve numaralama konusunda da yine diyor ki, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için ve buna uygun şekilde bu işaretler ve numaralar konur ki, taşıma sırasında yük kaybolmasın, yük başka yüklerle karışmasın, yetkisiz kişilere teslim edilmesin, yük kaybolmasın diye işte bunları bu şekilde gönderenin yapması gerekiyor.

Burada iki tane ambalaj görüyoruz. Alttaki bira şişesi, şişeler içine ko-

nulmuş belli sayıda şişe birbirinin çarpmasını önleyecek özellikte plastik kasalara konulmuş, yanında da yine şişeler var, ama yine belli şişede, belli sayıda şişe karton ambalajda da konulmuş, daha sonra o belli sayıdaki karton ambalaj yan yana, üst üste konulmak suretiyle naylon ambalajlara sarılmış. Altında da dikkatli bakarsanız bir ahşaptan palet olduğunu görebilirsiniz. Üstteki bir ahşap sandık, altında da bunun yine ahşaptan bir palet var. Tahtadan bir kasa şeklinde çıkılmış ve yine üzerinde baktığınız zaman bağlar olduğunu görürsünüz. Bu şekilde bir ambalajla da yine pek çok yük taşınabilir. Demek ki bu ambalaj naylon paket şeklinde olabilir, karton şeklinde olabilir, plastik kap ya da kutu şeklinde, ağaçtan palet şeklinde ya da ağaçtan döşek şeklinde olabilir. Bu çeşit malzeme ve yöntemleri bir araya getirmek yahut kombine şeklinde kullanılarak ambalaj yapılır. Dediğimiz gibi duruma göre değişir. Şimdi kanunda şunları görüyoruz: Ambalaj nasıl yapılır? Duruma göre yapılır. Sorumluluk nasıl olur? Duruma göre olur. Şu nasıl olur? Duruma göre, bu duruma göreyi çok kullanıyor, çok kullanmış kanun. Çok mu kullanmak lazım? Evet, duruma göre her şey değişir. Nasıl değişir? Bira şişesi için yapılacak ambalajla iş makinesi için yapılacak ambalaj aynı değildir de, ondan. Bira şişesini gördünüz, ama mesela bir iş makinesi örneğin, bir geminin bir motora bağlı bir krankbileni ... orada taşıyorsunuz. O zaman onun altına bir ağaçtan böyle bir döşek yapmak gerekir ki, o orada kamyonun kasasında sabit şekilde durabilsin, sağa sola oynamasın. Bu olayda bakın, ambalaj o yük için özel olarak imal ediliyor. Sonra onu da kartonlarla, naylonlarla, muşambalarla sarılır, bağlarla bağlanır, altına palet konulmuşsa, takoz çakmak suretiyle sabitlebilir. Şimdi bakın, bambaşka bir ambalaj çıktı karşımıza, ama isale borusu taşıyorsanız, o zaman bambaşka bir şekilde taşırsınız. Cam taşımak için ambalaj başka türlü yapılır, yaş meyve taşıyorsanız ya da kimyasal madde taşıyorsanız bunların ambalajları hep birbirinden farklıdır. İşte duruma göre değişir, böyle değişir.

Eşyanın türünden başka taşıtın özelliğine göre de ambalaj değişebiliyor. İşte freegolit ... taşıtlar bildiğiniz gibi soğutma tertibatı olan taşıtlardır. Genelde işte meyve, balık gibi şeyler taşınır. Tenteli taşıtlardan çok var, açık kasalı kamyonlar, lobet denilen daha özellikle ağır yükler taşınan alçak kasalı özel kamyonlar, demek ki kullanılan taşıtın özelliğine göre de ambalajda bir değişiklik olabiliyor. Bundan başka hava şartları, yol şartları, güzergâh gibi şartlara göre de nasıl yapılacağı bu ambalajın değişir. Bu ambalaj acaba yapılmazsa ya da yetersiz yapılırsa ya da hatalı yapılırsa bundan ne gibi riskler çıkar? Şimdi gerek ambalaj, gerekse yükleme, istif bana göre en mühim konulardan bir tanesi, çünkü herhalde çoğumuz burada avukatız, bu işlerin davalarıyla uğraşıyoruz. Taşıma hakkındaki da-

valar en çok ziya, hasardan dolayı çıkar, gecikmeden dolayı çıkar, en çok davalar bunlardır. Şimdi yük de durup dururken zarar görmez. Bu ortaya çıkan ziya, hasar çoğu zaman ya ambalaj hatasına dayalıdır sebebi araştırdığınız zaman ya da yükleme, istif, boşaltmadaki hataya dayalıdır. Dolayısıyla ambalajdaki yanlışlıklar eşyanın zarara uğramasına sebebiyet verir. En önemli risklerden birisi budur. Başka taşımayı geciktirebilir, bunun yanı sıra kişilere, diğer yüklere, taşıta zarar gelebilir. Bunun yanı sıra taşıma sırasında elbette ilave masraflar yapmak da gerekebilir. Dolayısıyla bunlardan dolayı birtakım sorumluluklar artık ortaya çıkacaktır ki, onları Muharrem Hocamız aradan sonra anlatacak.

İşaretleme ve numaralama da önemli bir husus, bunlara da dikkat etmediğimiz zaman yükün karışması, kaybolması, yetkisiz kişilere teslim edilmesi gibi riskler ortaya çıkabiliyor. İki önemli sorumluluk var, onlara kısaca göz atalım. Birincisi 864 taşıyıcıya karşı olan sorumluluk, diyor ki: **“Gönderen kusuru olmasa da yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden kaynaklanan taşıyıcının zararlarıyla giderlerinin tazminiyle yükümlüdür”** Demek ki ambalajın yetersizliğine dayalı bir zarar görürse taşıyıcı; taşıtı zarar görmüş olabilir, başka yüklere verilen zarardan bir sorumluluk altına girmiş olabilir veya doğrudan bir zarar altına girmiş olabilir ya da bundan dolayı bir ilave masraf yapmak zorunda kalabilir. İşte gönderen kusuru olmasa da bundan sorumludur diyor kanun. Diğer konuşmacılar değinecekler mi bilmiyorum, ama tehlikeli eşya taşınması 861’de düzenleniyor. Bununla ilgili de önemli yükümlülükler var, kanun bunları düzenlemiştir. Bu da buna örnektir tehlikeli eşya taşınması.

Tazminatın hesabıyla ilgili 3. fıkra da bir hüküm var: **“Zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışları da etkili olursa, bunların etkili derecesi tazminat hesabında dikkate alınır”** Gönderen ambalajı yapmaktan sorumlu, yetersizse verdiği zarardan da sorumlu, ama taşıyıcının da birtakım kusurları varsa tazminat hesabında bunu kanuna göre dikkate alıyoruz. Buna tekrar geleceğiz. Diğer bir önemli sorumluluk yük ilgililerine karşı, bu da evet ziya, hasar, daha sonra anlatılacağı ve hepimizin bildiğimiz gibi yük taşıyıcıya teslim edildikten sonra, taşıyıcının elindeyken meydana gelen ziya, hasardan taşıyıcı sorumludur. Karine budur, kural budur, ama bu sorumluluktan bazı hallerde kurtulabilir ki, iki tane özel kurtuluş sebebi bizi ilgilendiriyor. Birincisi, gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama zarar buradan kaynaklanıyorsa, ikincisi kaçınan paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesinden kaynaklanıyorsa, işte bu durumda ziya, hasar ve gecikmeden dolayı ortaya çıkan sorumluluktan taşıyıcı kurtulur. Çünkü bunlar onun risk alanındaki sebepler değildir. Konuşmacılar söy-

ledi benden daha önce, en önemli özelliği en çok değişikliklerin yapıldığı yer CMR’nin iç hukuka alınması şeklindedir yeni kanunda, fakat sadece o kadar değil, Almanlar son yıllarda bir taşıma hukuku reformu yapmışlardı. O reformdan da geniş ölçüde faydalandı. İşte taşınma eşyası gibi, yolcu taşıma, değişik türde araçlarla taşıma gibi işte orada hâkim olan risk alanı teorisi, yani bir şey kimin risk alanındaysa, o bundan sorumlu olsun. İşte bunun pek çok örneğini de biz kanunda görüyoruz. Bir tanesi de bu, çünkü bunlar taşıyıcının risk alanında olan şeyler değil.

İspat meselesi bu bahsettiğimiz konularda, bununla ilgili de hükümler var. Birincisi 878’in 2. fıkrası: **“Herhangi bir zararın hal ve şartlara göre -burada da var hal ve şartlara göre- 1. fıkra da öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel olduğu durumlarda zararın o sebepten ileri geldiği varsayılır”** Biraz önce söylemiştik ya ambalajdaki yetersizlik, işaret numaralamadaki yetersizlik, bundan kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur demiştik. Hal ve şartlara göre böyle olması muhtemelse, öyle olduğu kabul edilir. Demek ki, taşıyıcı lehine burada bir karine getirilmiş oluyor, ama bir karine de 858’de var, o da taşıma senediyle alakalı. Taşıyıcı taşıma senedine aksi yönde çekince koymamışsa, iki başka şeylerin yanı sıra karine ortaya çıkar: Birincisi, ambalajın dış görünüşü bakımından iyi durumda olduğu. Demek ki bundan ne anlıyoruz? Ambalaj, dış görünüşü bakımından iyi durumda değilse taşıyıcının bu hususta taşıma senedine bir şerh koyması lazımdır. İkincisi de, paketlerin sayısı, işaret ve numaralarının taşıma senedindeki kayıtlara uygun olduğu. Demek ki bir uygunsuzluk varsa taşıyıcı bu hususu şerh düşmelidir ki, sonra 20 parça yük verdik, burada 19 parça var, nereye gitti bir tanesi denildiği zaman ortaya çıkacak sorumluluğu bertaraf edebilsin.

Bunlara bağlı olarak tabii bir de nezaret görevi, bu da önemli ve son husus ambalajla ilgili olarak, acaba taşıyıcının ambalajla ilgili olarak bir nezaret görevi var mıdır, varsa bu neye ilişkindir? Yükleme, istifte var, zaman zaman bu hususta da aşırı kararlar, görüşler görebiliyoruz. Taşıyıcı ambalajın kanuna göre de görünüşteki durumunun iyi olup olmadığına bakar. İyi değilse onun için şerh koyar. Fakat ambalajın görünüşteki durumunun iyi olup olmamasıyla ambalajın yeterli olup olmaması zaman zaman farklı konulardır. Nasıl farklı konulardır? Mesela, diyelim ki kimyasal madde taşıyacağız. Bunu da tanker şeklindeki kamyonla değil de, işte plastik ya da tenekeden birtakım varillerle taşıyacağız. Şimdi bu varillerde eğer çatlak, patlak, ezik, çizik, delik varsa bu görünüşteki durumdur. Bunu çıplak gözle baktığı zaman taşıyıcı görebilir. Böyle bir durum varsa bunun için de şerh koyması gerekir. Buna karşılık efendim, bu varillerin plastik ya da teneke,

bu kimyasal maddeyi taşımaya uygun mukavemetteki variller mi mesela? Şimdi biz taşıyıcıda kimya mühendisi olmasını bekleyemeyiz. Gönderen bu ambalajı yapmakla yükümlüyse, onun yeterli olup olmadığını gönderen bilmek durumundadır. Aynı şeyi iş makinesi için de söyleyebiliriz. Orada da biz taşıyıcıdan, fiili olarak kamyon şoföründen makine mühendisi olmasını bekleyemeyiz. O makineyi üreten gönderen çoğu zaman ambalajın da nasıl yapılması gerektiğini bilmek durumundadır ya da tekstil mühendisi olmasını bekleyemeyiz. Bu kiraz için ambalaj böyle mi yapılır, ziraat mühendisi olmasını bekleyemeyiz. Neyi bekleyebiliriz? Ambalajın görünüşteki durumu iyi midir, yoksa kötü müdür? Kötüyse o zaman taşıma senedine şerhi koymakla yükümlüdür. Bunu da söyledikten sonra yükleme, istif, sabitleme ve boşaltmaya geçiyoruz. Burada da birtakım donanımlar görüyoruz. İşte forklift, vinç, konteynır taşıyan bir vinç gibi yükleme bu şekilde bu donanımlarla yapılır çoğu zaman, insan gücüyle yapıldığı da olur, ama çoğu zaman bu takım donanımlarla eşyanın kamyon içine -kamyonun içine dediğimiz zaman tabii dorsenin içini kastediyoruz- konulması işine yükleme denilir. İstif yüklenmiş olan eşyayı taşıma sırasında zarar görmeyecek şekilde ve taşıtın dengesini de bozmayacak şekilde taşıtın içine yerleştirmeye denilir. Bundan sonra o yükü bir de sabitlemek gerekir ki, taşıma sırasında o istiflenmiş olan eşya yerinden oynamasın, birbirine çarpmasın, dorsenin kenarına çarpmasın, kaymasın, aracın dengesini bozmasın, bu da bağlamak, takoz çakmak ve benzeri yöntemlerle yapılır. Yani ambalaj konusunda nasıl bir çeşitlilik varsa sabitleme için de yükün türüne göre, taşımanın özelliğine göre ne şekilde bunun sabitleneceği değişir. Boşaltmaysa taşıma süreci tamamlandıktan sonra yükün artık taşıttan alınıp, gönderilene teslim edilmesidir. Bu da yine yüklemeyle aynı yöntemlerle yapılır.

Bunu kimin yapacağı da 863. maddede söylenmiş: **“Gönderen eşyayı araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır”** Bütün bu saydığımız işleri yine kanun gönderene vermiş, ama bununla beraber aynı fıkra da sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılıyorsa, bu işlerin biri, birkaçı veya hepsi taşıyıcıya ait de olabilir. İşte durumun gerekleri tabii burada yine ortaya çıkıyor. Bu böyledir, kural olarak gönderene vermiş, ama bu işlerin biri, birkaçı, belki de hepsi zaman zaman kimi örneklerde de taşıyıcıya ait olabilir. Mesela, taşıyıcı İstanbul’un dışındaki büyük depolarda yükleri alıp, gruplandırıp ona göre tekrar tasnif edip, işaretleyip, numaralayıp koyuyorsa, gideceği yere gönderiyorsa, bakın burada bütün bu işleri artık taşıyıcı yaptı. Buna karşılık ben bir iş makinesi üreticisiyim, bir yükü sattım veya isale borusu üretiyoruz. Kamyon geldi, vinçlerle işyerinin vinçleriyle yüklendi, istif edildi, sabitlendi, gideceği yere gitti. Burada da

bu işleri gönderen yaptı. Demek ki duruma göre değişir veya gönderen yükledi, belli bir yerde yük aktarıldı. Başta bu işleri gönderen yaptığı açık, ama aktarıldığı da açık olduğuna göre artık ikinci yapılan o aktarmadaki yükleme, istif, sabitleme taşıyıcının bu kez risk alanında demektir. İşte bu işler kime ait? Bu bir taraftan da teslim anını da belirliyor. Sorumluluk kısmında bahsedilecektir, ne diyoruz kural olarak? Taşıyıcı yük elindeyken gelen ziya, hasardan sorumlu, elindeyken, bu işler taşıyıcıya ait değilse, o zaman tamamlandıktan sonra yükü teslim alacaktır, ama taşıyıcıya aitse, o zaman başta teslim alacaktır. O zaman bu işlerden çıkacak olan zarar da taşıyıcının risk alanına girecektir ya da girmeyecektir. Demek ki karşılıklı görevler, sorumluluklar bu teslim anıyla da yakından bağlantılıdır.

Bunun nasıl yapılacağı taşıma güvenliğine uygun bir şekilde yapılacaktır şeklinde söyleniyor. Buna tekrar geleceğiz. Fakat sözünü ettiğimiz işler düzgün yapılmazlarsa, bundan yine iki türlü sorumluluk doğabilir. Taşıyıcıya karşı sorumluluk bunlardan birincisi, yükleme, boşaltmada makul süre için ücret istenmez bildiğiniz gibi, fakat bunu aşan süre için, makul süreyi aşan süre için eğer bekleme taşıyıcının risk alanından kaynaklanmayan bir sebepten doğuyorsa, bu kez yükleme, boşaltma, istif bunlardaki gecikme için bekleme ücreti ödemek gerekecektir. Birincisi bu. Yük ilgisine karşı da sorumluluk çıkabilir. Bu da ziya, hasar veya gecikmedir. Burada da taşıyıcı kendi elindeyken gerçekleşen zarardan sorumlu, ama kurtuluş beyyinesi getirilmiş. Nedir o? Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması, bu durumda taşıyıcı sorumluluktan kurtuluyor. İkincisi, eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması, bu durumda da taşıyıcı sorumluluktan kurtuluyor. İspat konusunda sözünü ettiğimiz o 2. fıkra burada da var aynı maddede olduğu için, herhangi bir zarar muhtemelen bu sebepten kaynaklanıyor diyebiliyorsa, karine olarak o sebepten kaynaklandığı kabul edilir. Taşıma senediyle ilgili karine yine burada da var. O da şunu diyor: Taşıma senedine aksi yönde çekince konulmuş olmadıkça taşıyıcı eşyanın ve ambalajın dış görünüşü bakımından iyi durumda olduğu kabul edilir. Bunu biraz önce de söylemiştik.

Bundan sonra nezaret görevine geldiğimiz zaman bu tatbikatta çok öteden beri tartışma konusu oluyordu. Bu işleri taşıyıcı hiç yapmamış olsa bile, gönderen yapmış olsa bile efendim, taşıyıcının da bu hususta bir nezaret görevi vardır. O halde eğer ki bu yükleme, istif, sabitlemede bir hata varsa, zarar da bu sebepten kaynaklanmışsa, her ne kadar bu işleri gönderen yapmış olsa bile taşıyıcının da tedbirli bir taşıyıcı olarak karşı tarafı uyarması gerekirdi. Gerekirse bu hususta bir şerh koyması gerekirdi. O

zaman bunu yapmadığına göre biz de kusur paylaşmasına gidelim şeklinde Yargıtayın bir uygulaması vardı. Bunu tedbirli taşıyıcı, basiretli tacir, müterafık kusur Borçlar Kanunu 44 veya dürüstlük kuralına ya da hepsine birden dayandırır içtihatlarla, bu konuda hüküm konuldu. 863. madde diyor ki: *“Bütün bu saydığımız işler taşıma güvenliğine uygun biçimde yapılır”* Taşıyıcı tabii taşıma güvenliğine uygun olarak yapacak kişi kural olarak gönderen, fakat öyle olsa bile taşıyıcı ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür. Şimdi de karşımıza taşıma güvenliğinden başka bir de işletme güvenliği diye bir şey çıktı. Gerekçesi ne diye bakınca, madde gerekçesinde taşıyıcının ise denetleme yükümü vardır diye bir gerekçe konulduğunu görüyoruz. Fakat burada bu getirilmiş olan iki tane kavram aslında konuyu çok aydınlatmıyor, çünkü ne kanunda, ne de gerekçesinde taşıma güvenliği nedir, işletme güvenliği nedir, bunun tanımını görebiliyoruz. Öğretide daha önce bir tartışma vardı bu hususta, o tartışma çerçevesinde konunun aydınlanmış olduğunu göremiyoruz. Neydi o? Kimileri bu nezaret görevini dar yorumlardı. Derdi ki, taşıyıcının evet, nezaret görevi olsun, ama bu taşımanın güvenli yapılabilmesi ve aracın stabilitesi açısından sınırlı olsun. Mesela, yük hatalı istif edilmiş, bundan mütevellit taşıdın dengesi bozulmuş, virajda devrilmiş, taşıyıcı buna dikkat etmeli, bu yük bu şekilde gitmez diye uyarıda bulunmalı, bunu yapmıyorsa nezaret görevini ihlal etmiştir. Bir de başka bir tür var. Şimdi bu birinci türde taşıt devrilince tabiatıyla yük de zaten ziya, hasara uğramış oluyor. İkincisi şu: Taşıtın stabilitesinde hiçbir problem yok, zaten de devrilmemiş, ama yük hatalı istiften, hatalı sabitlemeden, hatalı yüklemekten dolayı birbirine vura vura mesela cam yükü olsun, birbirine vura vura tuz buz olmuş ya da işte alüminyum birtakım yükler yamulmuşlar ya da bir iş makinesi kurulmuş, bunun gibi şeyler, ama taşıtta bir problem yok. İşte geniş yorumlayanlar bu durum içinde nezaret görevi vardır, kusuru paylaştıralım derlerdi. Dar yorumlayanlarsa, sadece birinci örnekte kusur paylaşırlardı. Şimdi kanun işte burada iki farklı şey demiş: Taşıma güvenliği demiş, işletme güvenliği demiş, ama bunların hangisi hangisidir, hangisi geniştir, hangisi dardır, hangisi ne anlama gelir, biz bunu doğrusu ne kanun içerisinde tanımını bulabiliyoruz, ne de gerekçesinde ne olduğunu bulabiliyoruz. Dolayısıyla bu tartışma çok da açıklığa kavuşmuş değil kanuna rağmen. Benim konuşmam bundan ibaret, dinlediğiniz için çok teşekkür ederim.

Av. İSMAİL ALTAY- Hocam, çok teşekkür ederiz. Hemen zaman kaybetmeden sorulara geçelim. İlk soruyu sizden, çünkü risk alanı teorisi konuşulurken söz istemiştiniz. Adınızı da söylerseniz, arkadaşlar mikrofon verecek.

Av. ÖZGE AKBAŞ DİNÇER- Ambalajlamayla ilgili bir şey soracaktım. Bu ambalajlama yanlışsa ve bunu gönderen, yani taşıyıcı gönderen de biliyorsa, 858'deki karineye göre biz bunun iyi durumda olduğunu söylediniz. Yani karine dediniz ki, eğer bir çekince konulmamışsa ambalajın kötü olduğuna dair bu bir karinedir ve iyi durumda olduğu gözetilir. Peki, burada ambalajlamanın yanlış olduğunu bilerek bile bir çekince konulmamasından dolayı sorumluluk kesin göndericidedir denilebilir mi burada? Çünkü orada biliyor, hani kötü durumda olduğunu biliyor, ama çekince unutmış olabilir, koymamış olabilir ve bir ziyayla karşı karşıya geldik.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- İki tane şey söyledim ambalajla ilgili: Ambalajın görünüşteki durumu iyi midir, kötü müdür? İki, ambalaj yeterli midir, değil midir? Bunlar başka başka konular olabilir. Taşıyıcının dikkat etmekle ve çekince koymakla yükümlü olduğu husus ambalaj görünüşteki durumu itibarıyla iyi durumda mıdır, bunu çıplak gözle görebilir. Ezikse, çizikse, çatlaksa, patlaksa, delikse bunu görebilir. Bunu gördüğü halde ses çıkarmamış, fiçiler delikmiş, ezilmiş, koymuş, boşaltırken baktık, üç tanesi akmış. Şimdi bu hususta bir çekince yoksa şimdi son tahlilde bu fiçiler nerede delindi, bu yük kimin risk alanında aktı diye bakarız. Nereye bakarız? Taşıma senedine bakarız. Eğer taşıyıcı bu hususta şerhi koyduysa, demek ki o teslim aldığı anda böyleymiş deriz, koymamışsa bu iyi durumda alıyorsa, aldığı durum belli, ortadaki durum zaten ortada, o zaman bu iş taşıyıcının elindeyken gerçekleşmiş diye bakarız. Sorumluluğu buna göre yükleriz, ama ikincisi, ambalajın yeterli olup olmaması, bu da başka bir konudur. Bu görünüşteki durumdan çoğu zaman farklı olur ve çoğu zaman teknik bilgi gerektirir, mühendislik bilgisi gerektirir, ziraat bilgisi gerektirir, her türlü bilgiyi gerektirebilir. Kanun taşıyıcıya bu hususta bir nezaret görevi işte bak, dikkat et, olur mu, olmaz mı tahkik et, olmazsa bu yetersiz, yeterlisi şöyle olur diye taşıma senedine şerh düş, bunu dememiş. Bunu birincisini anlayamayız, yani bu fiçiler nerede çatladı, nerede patladı, bunu bilemeyiz. Taşıma senedine göre biliriz, ama ambalajın yetersiz olduğunu biz ziya, hasar gerçekleştikten sonra da bilebiliriz. Teknik bilirkişi buna bakar, yük tamamen yanıp kül olmadıysa ambalajın zaten nasıl yapıldığı bellidir. O yükün o ambalaj için yeterli olup olmadığı da zaten teknik bir insan için ortadadır ziya, hasardan sonra bile.

Av. ÖZGE AKBAŞ DİNÇER- Yani yeterlik durumuna göre bakıyoruz. Eğer gözle görülen bir çekince yoksa o zaman yeterliliğe de bakılıyor.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Gözle görülene bakar, ama yeterli olup olmadığı taşıyıcının ilgilendiği bir konu değil.

Av. NAZİFE KARAMAN- Daha çok taşıma firmalarının danışmanlığını yaptığım için çok karşılaştığım bir olay, spesifik bir durum, ama istiflemede hata varsa sürecin sorumluluğuna gidilebilir mi?

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- İşte gene aynı şey, kanunun dediği gibi duruma göre, hal ve şartlara göre değişir. Kural olarak istif de ne diyor? Gönderen, yükler, istifler, bağlar, sabitler, hepsini ona vermiş, ama sözleşmeye göre, hal ve şartlara göre bunlardan bazıları biri ya da birkaçı ya da hepsi taşıyıcıya ait de olabilir. Somut olaya bakacağız. Somut olayda acaba siz sabitleme dediniz, değil mi? İstif mi, sabitleme mi?

Av. NAZİFE KARAMAN- İstif, sabitleme aynı anlama geliyor.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Bazen hani istif başkasına, sabitleme başkasına bile düşebilir somut olayda, biz bu kime aittir, buna bakarız ve sorumluluğu da buna göre belirleriz. Yani o somut olayda öyledir, o yüke göre, o güzergaha göre, o taşıta göre öyledir, ama başka bir olayda böyle de olabilir.

Av. NAZİFE KARAMAN- İstiflemeden dolayı şirket zarar gördüğü için şirket diyor ki, beni temsilen şoför oradadır. Ancak biliyoruz ki, uygulamada araçların başına şoförler alınmıyor. İşte bu durumda taşıma firmasına sorumluluk yükleniyor, ancak şoförün de orada bir ihmali veya kastı yok ya da kusuru yok.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- Şimdi bakın, o da hal ve şartlara göre değişir. Ben size birkaç hal ve şart söyleyeyim. Şimdi benim bir fabrikam var, ben devamlı mal taşıyorum. Her gün kamyonlar geliyor, çıkıyor. Ben genellikle bir taşıma firmasıyla anlaşırım devamlı buna ihtiyacım olduğu için, mesela 20 taşıtlık, 50 taşıtlık bir işletmeyle anlaşırım, ben de büyük bir işletmeysem şartları ben koyarım, her türlü şartı ben koyarım. Şimdi görüyoruz, piyasada adam gitmiş, birtakım mamulleri taşıyor, 2 senelik, 5 senelik anlaşma yapmış, yüzde 4 kârlılıkla, yüzde 5 kârlılıkla çalışıyor. Şimdi bu durumda bütün şartları gönderenin koyduğu yerde taşıyıcı kalkıp da yüklemeye istiften, şununla, bununla ilgili bir kural koyacak hali yok. Pazarlık gücü de yok bu olayda bu hal ve bu şartlarda, böyle durumlarda çoğu zaman yükleme, istif gönderen tarafından onun işyerinde, onun donanımıyla, onun personeli tarafından yapılır. Çoğu zaman kamyon şoförü buna nezaret bile etmez, sen git, biz aracı yükleyince seni çağırırız derler. Başka hal ve şartta nasıl olur? Bu böyle değildir, çoğu zaman çok sık taşıma yaptırmıyorsunuzdur, yükünüz de çok böyle fazla değildir, büyük bir firmayla anlaşmışsınızdır, yükünüz de başka pek çok kişinin yükü gibi

İstanbul'un dışındaki büyük bir depoda tekrar işleme tabi tutulup, işaretlenip belki hatta değişik ambalajında belki değişiklik yapıp, numaralanıp, işaretlenip belki gruplandırılıp taşıtlara konulacaktır. Şimdi bu durumda siz bir gönderen olarak kalkıp gidip lojistik firmasına, taşıma firmasına ben nezaret etmeye geldim deseniz zaten edemezsiniz de. Bakın, hal ve şart böyleyken böyle oldu. İşte bu iki ucun arasında her türlü olabilir, biz somut olaya bakarız.

MURAT DEMİRKIRAN- Sayın Başkanım, teşekkürler. İstanbul Hukuk Fakültesi Deniz Ticaret Kürsüsünde görev yaptım 9 sene, hocalarımızla da orada teşviki mesaimiz oldu, bu vesileyle hoşgörülerine sığınarak birkaç şey belirtmek istiyorum. Şimdi Türkay Hocam kanunun 4. kitabında taşıma işleri, 5. kitabında deniz taşıma sözleşmeleri yazılmış derken aklıma şu geldi: Şimdi deniz ticaretinde kırkambar sözleşmeleri var, charter sözleşmeleri var, kısmi charter, zaman üzerine charter, dolayısıyla belki kanun koyucu hani karayoluyla eşya taşımada bunlar bu detayda yok diye biliyorum. Belki kanun koyucu bu sebeple hareket etmiştir. Bunu söylemek istedim.

İkincisi, pervasızca hareket kısmında benim hatırladığım Yargıtay uygulaması ilk defa 1984 yılında Afyon uçağının düşmesi sebebiyle açılan bir davada konuldu. Türk Hava Yollarıydı davalı taraf, işte Yargıtay hatırladığım kadarıyla 1984 yılında pervasızca hareketi ilk defa Varşova Lahey Konvansiyonuna atıfla orada uyguladı. Orada uyguladığı zaman sizin o göstermiş olduğunuz ikinci kısma gitmeden sadece pervasızca hareketi yeterli buldu. Yani belki bir kürsü örneği şöyle olabilir: Adam minibüsle ayakta yolcu taşıyor, 40 km yerine 80 km geçiyor ve kırmızıda geçiyor, sonra da kaza yapıyor. İşte bu artık pervasızca bir hareket olduğu için bence ikinci kısmı, o gösterdiğiniz ikinci kısma bakmaya gerek yok. Zaten pervasızca hareket ediyorsa, ikinci kısımda otomatikman geliyor gibi anlıyorum ben. Şimdi size olan sorum şu Sayın Hocam: Bizim bu uygulamada en fazla karşılaştığımız husus şu oluyor: Şimdi elinize 4 tane belge geliyor. Bir tanesi navlun faturası, bir tanesi CMR senedi, orada fiili taşıyıcı var en altta, ödeme belgesi eğer sigorta rücu davasıysa ve hasarı tespit eden belge. Şimdi burada size sorum şu: Navlun faturasını düzenleyen, yani bence akdi taşıyıcı sorumluluğu fiili taşıyıcıya atıyor. Fiili taşıyıcı Bulgaristan'da, Belgrad'ta, Romanya'da, yani hukukun olup olmadığını bile bilmediğimiz yerlerde ve onlara tabii tebligat yapmak çok zor, bazen ondan vazgeçiliyor. Dolayısıyla siz bu sorunu önünüze gelen meselelerde sadece navlun faturasının düzenlenmiş olması akdi taşıyıcı olması için yeterli midir? Yoksa acaba şöyle mi bakmak lazım: akdi taşıyıcı şu savunmayı yaparsa

efendim, ben Navlunu yansıttım, acente olarak hareket ediyorum, farklı mı hareket etmek lazım?

Serdar Beye de şunu sorayım: CMR taşıması istifle ilgili hiçbir hüküm yok, kara taşıma, bu göstermiş olduğunuz kara taşıma hükümlerine gidilir mi istif bakımından, yoksa CMR'nin emredici hükümleri gereğince istifi nasıl çözüyorsunuz CMR taşıması özelinde? Uzattım, teşekkür ederim.

Yrd. Doç. Dr. TÜRKAY ÖZDEMİR- Öncelikle Murat Hocam, size de çok teşekkür ediyorum. Birinci tespitinizle ilgili eleştirmeme devam edeceğim. Şöyle ki, taşıma işleri başlığını koyan 4. kitap deniz ticaretine, havaya, demiryoluna ilişkin hükümleri saklı tutarken, özel hükümleri saklı tutarken genel düzenleme yapmıştır. Buradaki düzenleme karayolu taşıması düzenlemesi değildir. Yani taşıma işleri başlığı altında dikkat edersek çok modlu taşımaları burada düzenliyor. Yani deniz taşıması ayağı olan kapıdan mesela, şimdi sizin bildiğiniz üzere Rotterdam Kurallarının öngördüğü taşıma şu anda çok modlu taşıma olarak en azından bir ayağı deniz olduğu varsayımında bile taşıma işleri başlığı altında yer alıyor. Bu manada bakıldığında taşıma işleri yerine taşıma sözleşmeleri denilmiş olsaydı içerik olarak, ne var işte? Taşıma sözleşmesi var, çok modlu taşıma sözleşmesi var, evde taşınma eşyası taşıması sözleşmesi var, yolcu taşıma sözleşmesi var. Dikkat ederseniz hiç deniz, hava, kara herhangi bir ayırım yapmıyor, ama ben zaten onu demek istedim, deniz ticareti kısmında navlun sözleşmesi işleyişi sistematiği aynen buraya alınmış taşıma sözleşmesini işlerken, yani lafın kisası hâlâ hazırda taşıma işleri başlığı altındaki düzenlemenin tek başına taşıma işlerinin tamamını kapsamadığı, taşıma sözleşmelerinden söz edildiği duruşumu aynen koruyorum. Deniz ticaretiyle paralel olmalıdır derken de deniz ticaretinde bakın, deniz ticareti kitabına baktığınızda kaptan, gemi, sicil her şeyiyle bütün deniz ticaretinin bütün verileri, yani işletme faaliyeti de, sözleşmeleri de bir bütün halinde ele alınmış, ama bizim buradaysa bir Karayolu Taşıma Kanunu orada ayrı bir şekilde duruyor, bu tarafındaysa taşıma işleri, ama hangisi? Kara taşımasına ilişkin özel hükümler, tüm diğer taşıma yöntemleri bakımındaysa genel hükümler niteliğindeki taşıma işleri kitabı diye düşünüyorum.

Sorunuza geldiğimdeyse evet, haklısınız, en sık yaşanan sorunlardan birisi. Taraf vekilleri şöyle diyor: *“Efendim, ben bakın yazmışım. Tahsil ettiğim navlunun bir kısmını -hatta böyle yazmışlar bakın- yurtdışı taşıyıcısına ödeyeceğim”* Bu onu acente yapar mı arkadaşlar, bu onu taşıma işleri acentesi, taşıyıcının acentesi yapar mı? Adına ve hesabına hareket ettiği taşıyıcıyı söylemediği sürece acentelik hükümlerine baktığımızda onun

acente olabilmesi için adına ve hesabına hareket ettiği kişiyi açıkça söylemesi lazım. Ben bu faturayı şu taşıyıcı için tahsil ediyorum şeklinde, yani A taşımacılık Anonim Şirketi Acentesi, B diye yazması lazım.

Gelelim şimdi esas sorunuza: Taşıma senedinde apaçık bir fiili taşıyıcı, bir de gerçekten akdi taşıyıcı olmasına rağmen nasıl oluyor da ben kanaat olarak evet, benim kanaatım bu yöndedir, taşıma bedeli faturasını kim kendi adına ve hesabına tahsil etmişse, o aynı ölçüde taşıyıcıdır. Bütün görüşlerimde 2006'dan beri Yargıtay kararlarında da geçti bu görüşler, belli ölçüde kabul görüyor yani, ama hâlâ farklı Yargıtay kararları aynı daire olmasına rağmen çıkıyor. Şunu size net olarak söyleyeyim, kanun hükmü açık, okuyorum size: *“Ücret olarak taşıma giderlerini içeren tek bir bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu taşımaya ilişkin olarak taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur”* Yani taşıma işleri komisyoncusuna ilişkin 921'deki kesin ücret hükmü bize kesin ücret, tek bir ücret, komisyon ücreti almıyor. Bir pay almıyor, tamamını tek kalem olarak tahsil ediyorsa, bizim için o kişi taşıyıcıdır efendim, bunu bize dedirten taşıma işleri komisyoncusuna ilişkin 921. maddedir, yanlış anlamayın. Ne acentelik, ne taşıma işlerinin o genel kısmı, nerede buluyoruz bunun cevabını? Şimdi uygulamaya bakalım. Kişi kendisini ben acenteyim diyor. Evet, bakıyoruz acente, ama kendi adına ve hesabına ücret tahsil ediyor. Acente dediğimiz temsil ettiği temsil olan adına ve hesabına para tahsil eder, fatura düzenler ve tahsilat yapar. Öyleyse dosya içeriğine baktığımızda bu 4 evraka taşıma bedelini kim tahsil etmiş, benim için o da taşıyıcıdır ve taşıyan hükümlere tabidir, taşıma senedinde kim taşıyıcıysa o da aynı ölçüde taşıyıcıdır ve taşıma, taşıyıcı sorumluluğu hükümlerine tabidir. Kanaatimiz bu yönde, benim şahsi kanaatim halihazırda da bu yöndedir.

Av. EGEMEN GÜRSEL ANKARALI- Çok teşekkür ederim. Ben Türkay Hocamın son yorumuna katılamıyorum, ama o tartışmayı fazla uzatmak istemiyorum. Bir de hava taşımasında ayata acenteleri var, o ayrı bir konu.

Yrd. Doç. Dr. TÜRKAY ÖZDEMİR- Acente ayata acentesi değil, ayata üyesi acente, ayatanın üyesi olmuş acente. Şimdi Yargıtay uygulaması şöyle diyor: Hepimiz hukukçuyuz çoğunlukla en azından bildiğim kadarıyla, şimdi şöyle bakın, ayata acentesi diye bir kavram yok, ayatanın temsilcisi değil, o kişi kimin temsilcisi? Havayolu taşıyıcısının temsilcisi, havayolu taşıyıcısının acentesi, ama Yargıtay diyor ki, ayata üyesi acente olduğuna göre orada yazıyor, ayata certifiye agent ... sertifikayı koyuyorlar, Türkçesi çeviri. Yargıtay diyor ki: *“Efendim, bu ayata acentesi olduğuna göre bu durumda kendi adına tahsil etmediği açık”* Az önce okuduk, taşıyıcı kimdir?

Taşımayı taahhüt eden kişidir. Acente de taşımayı taahhüt ettiğinde taşıyıcıdır, komisyoncu da taşımayı taahhüt ettiğinde taşıyıcıdır, sen, ben, biz dahi taşımayı taahhüt ettiğimizde kanuni unsurlarıyla beraber taşıyıcıdır. Egemen Hocamla evet, biz bunu tartışıyoruz.

SALONDAN- Gerçek taşıyıcı ...

Av. EGEMEN GÜRSEL ANKARALI- Şimdi isterseniz bu zaten apayrı bir konu, hatta böyle bir panel konusu bile olabilir. Hasım, o yüzden ayağa kalkmadım ben, çünkü işin içine bir de faturanın içeriği, Vergi Usul Kanunu daha giriyor. Ben şimdi teşekkür ederim, tamamlayıcı bir-iki şey söylemek istiyorum konuyla ilgili. Serdar Hocam 863'ten bahsetti. Burada sektörün çok beklediği, yakından beklediği bir değişiklik daha oldu, onu söylemek istiyorum. Belki sektörden gelenler de vardır, özellikle deniz taşımasının dışında bekleme ücreti sorunu vardı. Yani zamanında malın yüklenememesi veya boşaltılamamasından dolayı taşıyıcılar beklerdi, bu beklemeye ilişkin olarak ücretlerini alamazlardı yazılı bir sözleşme olmadığı için aralarında, bunu 863'ün son fıkrası getirdi. Yani bekleme ücretinde makul bir ücret alınabileceğini söyledi, onu eklemek istedim. Bir de yine Serdar Hocam anlatırken 864'ü bu konu başlığı özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu konu, burada CMR konvansiyonunun normal standart düzenlemesinin dışına çıkıldı. Türkay Hocam da bahsetti, normalde taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran bir mevzuattır CMR konvansiyonu, FTK'ya da böyle gelmesi gerekirken burada gönderen bu sayıdan Serdar Hocamın sözünü ettiği eylemlerden dolayı sorumluluğu varsa normalde kilo başına sınırlı sorumluluk esası getirildi. Bu aslında pek taşıma mevzuatında olmayan bir durum, ama bu 864'te var, bunu iletmek istedim.

Bir de son olarak her iki konuşmacı çekinceden bahsediyor, taşıma sözleşmesine eklenen çekinceden, şimdi bizim biraz ortaya karışıklık çıktı. Çünkü hiç taşımada sevk irsaliyesi denilen belgeyle taşıma yapılıyor, taşıma irsaliyesi veya sevk irsaliyesi, taşıma senedi tanımlanırken TTK'da CMR'in düzenlemesi getirildi. Yani CMR belgesini gözümüzde canlandırırsak öyle bir belge düşünülüyor, ama uygulamada bu öyle değil. Yani sevk irsaliyesi apayrı bir belge taşıma irsaliyesi, burada ya bir çelişki var, ya bir boşluk var. Tabii o konuda yine konuyu tekrar şimdi uzatmak istemiyorum, ama birazcık sektörün sıkıntısı var bana göre, ya eski uygulamayı devam ettirecekken yeni bir belge düzenlemesine gidilecek. Bunun da faydası şu: Bu gibi durumlarda Serdar Hocamın anlattığı durumlarda bir çekince koymak gerekirse, CMR belgesi düzenindeki bir belge daha güzel ve daha sistematik bir belge, o işe yarar diye düşünüyorum. Bu da benim önerim

ve görüşüm tabii, teşekkür ederim.

Av. İSMAİL ALTAY- Onu alalım ve bitirelim.

Yrd. Doç. Dr. SERDAR ACAR- O konularda bu bahsettiğimiz şeyler CMR içinde geçerli. Zaten bahsettiğimiz en önemli şey duruma göre, hal ve şartlara göre bunu biz çok kullandık, ama dediğinizde haklısınız. Bu kanunda her ne kadar duruma göre her şey değişiyorsa da açık hüküm koymuş. Kanunda gönderen diyor, CMR'de olmadığında da haklısınız. Fakat CMR'nin diğer hükümlerinden yararlanmak suretiyle CMR'nin varsayımının da öyle olduğunu söyleyebiliriz. Bununla ilgili biz geçen sene Mersin Barosunun düzenlediği bir CMR Sempozyumu yapmıştık. Orada sunduğumuz tebliğde hangi hükümden nasıl bu varsayımın böyle olduğu sonucunu çıkarırız, onu da ben açıklamıştım. Fakat neyleyim ki, yönetim değişince o tebliğ kitabı basılamadı, onlar akamete uğradı, ama bu basılacak diye ben biliyorum. Belki o geçen seneki bu ekip de birkaç Ankaralı hocamızla birlikte oradaydı, belki o tebliğler de artık bu kitaba kısmet olur, orada onları detaylı açıklamıştık.

AYŞE FÜSUN ERDİ- Sektördenim, Forwarding ... firma sahibiyim. ... duyurusuyla geldim aranıza, meseleye biraz global bakmak gerektiğine inanarak konuşuyorum. Şimdi şıgıntı yalnızca kamyonla olmuyor, yalnızca Türk Hava Yollarıyla da olmuyor, biz dünya üzerindeki bir yığın noktadaki acentelerimizle birlikte çalışıyoruz. Parsiyer yüklemeler yapıyoruz, komple yüklemeler yapıyoruz, yurtdışından yükler geliyor, buradan yükler gidiyor. Sorumlulukların ona göre düşünülmesi gerektiğine dikkat çekmek istiyorum. Şimdi kamyonu yüklersiniz, şoför kapıya gider, kapıya gittiğinde sorumluluk göndericiye aittir doğal olarak, çünkü kendi adamlarıyla istifler, kapatır, kilitler, konşimentolarda bu uluslararası deniz konşimentosunda yazar: *"Gönderici saydı, istifledi, mühürlendi"* der. Sorumluluk burada taşıyıcıdan gider, ama parsiyer bir yüксе bu, parsiyer yükte tabii ki taşıyıcının deposuna gelir, istifleme de orada olur. Bunları söylemek istedim, yani sektörden aslında biraz görüş almak gerekir aydınlanmak için, çok teşekkür ederim.

ARA VERİLDİ

ÖDEMELİ TESLİM (TTK m.872)

- **MADDE 872 - (1) Eşyanın gönderilene teslimi, kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanabilir. Bu hâlde, ödeme nakden veya nakde eşdeğer bir ödeme aracı ile yapılmalıdır.**
- **(2) Tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır.**
- **(3) Eşya, bedeli tahsil edilmeden gönderilene teslim edilirse, taşıyıcı, bundan doğan zarardan, gönderene karşı kusuru bulunmasa bile, eşyanın tesliminde ödenmesi gereken tutarla sınırlı olarak sorumludur.**

ÖDEMELİ TESLİM (TTK m.872)

- TTK m.872'deki kararlaştırılan bedel ifadesi taşıma ücreti değil, taşıma konusu eşya için kararlaştırılan mal bedeli veya malın bedelinden daha düşük ya da daha yüksek bir bedel olabilir. Örneğin mal bedelinin ilk taksiti veya daha önceki seferlerde gelen mal bedellerinin toplamı olabilir.
- Böyle bir ödeme kaydına rağmen gönderilenin ödeme yapmaması, bir teslim engeldir ve taşıyıcı bu durumda muhakkak gönderenden emir ve talimat almalıdır. Emir ve talimat alamadığı varsayımında TTK m.869/3 gereği hareket etmelidir. Böyle hareket etmeksizin malı gönderilene teslim etmesi taşıyıcının sorumlu tutulmasına yol açacaktır. Kusursuz sorumludur.

ÖDEMELİ TESLİM (TTK m.872)

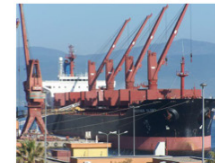
- TTK m.872/3'teki 'Eşya, bedeli tahsil edilmeden...' ifadesi sıkıntılıdır. Burada kastedilen eşyanın bedeli veya navlun değil; gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılan ve tahsil edilmesi istenen bedeldir. İşte teslim engeline rağmen gereğini yapmayan taşıyıcı, bu bedelden sorumlu olacaktır.

TTK: AMBALAJLAMA, YÜKLEME, İSTİF VE BOŞALTMA

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR

01 Kasım 2013

TTK: Ambalajlama, Yükleme, İstif ve Boşaltma



Diğer tür taşımalarda;

- Yükleme ve boşaltma, belli limanlarda yapılabilir.
- Bu limanlar ve/veya taşıtlar özel donanımına sahiptir.
- Limanlar ve/veya taşıtlar, daha fazla ve daha nitelikli personele sahiptir.



02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

01/17

TTK: Ambalajlama, Yükleme, İstif ve Boşaltma



Karayolu taşımalarında ise;

- Yükleme ve boşaltma için limana gerek yoktur; kapıdan kapıya taşıma yapılabilir.
- Kamyonlarda vinç vb. donanımlar yoktur; yükleme yerindeki donanım ve personel ise taşıyıcının değildir.
- Kamyonda genellikle tek personel vardır; bu iş için yüksek bir uzmanlık aranmaz.

Yapılacak yorumlarda bu farklılıklar göz ardı edilmemelidir.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

02/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama



Nasıl yapar?

- ❖ Ambalaj; naylon paket, karton veya plastik kap/ kutu, ağaçtan palet veya döşek vb. malzeme veya yöntemlerle, yahut bunları kombine şekilde kullanarak yapılır.
- ❖ Nasıl bir ambalaj yapılacağı olaya göre değişir:
 - Eşyanın türü: Bira şişesi ile iş makinesi, isale borusu, cam, yaş meyve, kimyasal madde taşımak farklıdır.
 - Taşıt: Frigorik, tenteli, açık kasa, lowbed.
 - Hava, yol, vb. şartlar.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

04/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama

Kim yapar?

- ❖ TTK.862: "...gönderen, ... eşyayı ambalajlamak zorundadır."
"...gönderen, ... bu işaretleri de koymakla yükümlüdür."

Nasıl yapar?

- ❖ TTK.862: Ambalaj "eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında ... eşyayı ziya hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde" olmalıdır.
- ❖ TTK.862: İşaretleme ve numaralama "eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için", buna uygun şekilde yapılır.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

03/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama

Bu Konudaki Riskler:

- ❖ Ambalaj hiç yapılmamış ya da yetersiz veya hatalı yapılmışsa;
 - Eşya tam/kısmi zıya veya hasara uğrayabilir, ve/veya
 - Taşıma gecikebilir, ve/veya
 - Kişiler, diğer yükler veya taşıt zarar görebilir, ve/veya
 - Taşıma sırasında ilâve masraflar yapmak gerekebilir.
- ❖ İşaretleme ve numaralama yetersiz/yanlış yapılır veya buna dikkat edilmezse; bazı eşya kaybolabilir, birbiri ile karışabilir.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

05/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama

Sorumluluk:

Taşıyıcıya karşı:

- ❖ TTK.864/1: “Gönderen, kusuru olmasa da; (a) Yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden ... kaynaklanan taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür.”
- ❖ TTK.861: Tehlikeli eşyanın yetersiz ambalajlanması ve işaretlenmesi de bu kapsamdadır.
- ❖ TTK.864/3: Zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışları da etkili olmuşsa, bunların etki derecesi, tazminat hesabında dikkate alınır.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

06/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama

İspat:

- ❖ 878/2: Herhangi bir zararın hal ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır.
- ❖ 858/2: Taşıyıcı, taşıma senedine aksi yönde çekince koymadıkça;
 - (1) ambalajın dış görünüşü bakımından iyi durumda olduğu,
 - (2) paketlerin sayı, işaret ve numaralarının taşıma senedindeki kayıtlara uygun olduğu,
 karinedir.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

08/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama

Sorumluluk:

Yük ilgililerine karşı:

- ❖ 878/1: “Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hallerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur: ...
 - (b) Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama, ...
 - (e) Taşınan paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi”

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

07/17

TTK: Ambalajlama, İşaretleme ve Numaralama

Nezaret görevi:

- ❖ Ambalajın “görünüştaki durumunun” iyi olup olmadığı ile “yeterli” olup olmadığı başka şeylerdir. İkincisi için taşıyıcının nezaret görevi ve buna bağlı bir sorumluluk altına girmesi söz konusu değildir. Taşıyıcıdan hangi yük için hangi ambalajın yeterli olduğu konusunda teknik bilgiye sahip olması beklenemez. Çekince de, ambalajın görünüşteki durumu için konur.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

09/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma



Yükleme; insan gücü, vinç veya forklift gibi araçlarla, eşyanın kamyon veya dorse içine konulmasıdır.



02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

10/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

- ❖ İstif; yüklenmiş olan eşyanın, taşıma sırasında zarar görmeyecek ve taşıtın dengesini bozmayacak şekilde, dorse içine yerleştirilmesidir.
- ❖ Sabitleme; istiflenmiş olan eşyanın, taşıma sırasında kayması, yer değiştirmesi, birbirine veya dorse kenarına çarpmasını önlemek için, ip veya kayışla bağlama, dorse tabanına takoz çakma gibi yöntemlerle, sağlam ve hareketsiz hale getirilmesidir.
- ❖ Boşaltma; taşınmış olan eşyayı insan gücü veya çeşitli araçlarla taşıttan almaktır.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

11/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

Kim yapar?

❖ TTK.863/1: "... gönderen, eşyayı ... araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır."

❖ TTK.863/1: "Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılıyorsa" bu işlerin biri, birkaçı veya hepsi taşıyıcıya yüklenebilir.

❖ Bu işlemlerin kime ait olduğu, "teslim anını" da belirler. Taşıyıcıya ait ise teslim yüklemeden önce, göndericiye ait ise yüklemeden sonra gerçekleşir. Karşılıklı görev ve sorumluluklar, teslim anına göre belirlenir.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

12/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

Nasıl yapar?

❖ TTK.863/1: Bütün bu işler "taşıma güvenliğine uygun biçimde" yapılır.

Sorumluluk:

Taşıyıcıya karşı:

❖ TTK.863/2-3: Yükleme-boşaltmada makul süre için ücret istenmez. Fakat bunu aşan süre için, bekleme taşıyıcının risk alanından kaynaklanmayan bir sebebe dayanıyorsa, bekleme ücreti istenir.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

13/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

Sorumluluk:

Yük ilgililerine karşı:

❖878/1: “Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hallerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur: ...

(a) Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması, ...

(c) Eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması”

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

14/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

İspat:

❖878/2: Herhangi bir zararın hal ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır.

❖858/2: Taşıyıcı, taşıma senedine aksi yönde çekince koymadıkça; eşyanın ve ambalajın dış görünüşü bakımından iyi durumda olduğu, karinedir.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

15/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

Nezaret görevi:

❖TTK.863/1: Bütün bu işler “taşıma güvenliğine uygun biçimde” yapılır. “Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.”. Gereke: “Taşıyıcının ise denetleme yükümü vardır.”

❖Eski uygulama: Taşıyıcının nezaret görevi ve ihlal halinde kusur paylaşırması kabul ediliyordu. Yargıtay buna “tedbirli taşıyıcı”, “basiretli tacir”, MK.2 ve BK.44 kurallarını dayanak gösteriyordu

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

16/17

TTK: Yükleme, İstif, Sabitleme ve Boşaltma

❖ Öğretideki iki görüş karşısında taşıma güvenliği ve işletme güvenliği kavramları muğlak kalmıştır.

- **Dar Yorum:** Görev, taşıtın güvenli seyrini sağlamakla sınırlıdır.
Örnek: Hatalı istif veya sabitleme taşıtın dengesini bozmuş, virajda devrilmesine yol açmışsa, taşıyıcı sorumludur.
- **Geniş Yorum:** Görevi taşıtın güvenli seyri ile sınırlamamaktadır.
Örnek: Denge bozulmamış, taşıt kaza yapmamış olmasına rağmen, hatalı istif veya sabitleme nedeniyle ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumludur.

02.11.2013

Yrd. Doç. Dr. Serdar ACAR
sacar@yalova.edu.tr

17/17